N° 112

BATAILLES & BLINDÉS

ISSN 1765-0828

NOUVELLE FORMULE

HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENGINS MILITAIRES

BATAILLES & BLINDÉS

+ **T-72** LE CHEVAL DE BATAILLE DE L'ARMÉE RUSSE

- **« GÖTZ VON BERLICHINGEN »** Le baptême du feu normand
- **LES DIVISIONS LÉGÈRES MÉCANIQUES** Une certaine modernité
- **LES *PANZER* DU GRAND NORD** La *Panzer.Abt. z.b.V. 40*

TIGER I OU II

LEQUEL ÉTAIT LE MEILLEUR ?

HOBBYIT.NET

Un magazine des éditions caractère

LES MEILLEURS TANKISTES ALLEMANDS RÉPONDENT !

Batailles & Blindés n°112
Février / Mars 2023

FRANCE : 7,80 € - BELUX : 8.80€
ESP/IT/GR/PORT.CONT : 8.80€ - CH : 14.40 CHF
CAN : 13.50 $CAD

L 18284 - 112 - F: 7,80 € - RD

caraktère
presse & éditions

FÉVRIER MARS 2023

EN KIOSQUE

Aérojournal n° 92

L'INTRÉPIDE
Le Douglas SBD Dauntless

Batailles & Blindés n° 112

TIGER I OU II
Quel était le meilleur ?

Ligne de Front n° 100

ET SI LA GUERRE AVAIT DÉBUTÉ UN AN PLUS TARD ?

Trucks & Tanks n° 94

AVIONS CONTRE CHARS
Un siècle d'affrontements

LOS! n° 65

TORA, TORA, TORA !
Le raid sur Pearl Harbor

BB Hors-Série n° 50

CEUX DES CHAR
Les meilleurs généraux des blindés

TnT Hors-Série n° 42

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE (MAI/JUIN 1940)

LOS! Hors-Série n° 31

LE GUIDE DES CROISEURS LOURDS DE LA 2NDE GUERRE

AJ Hors-Série n° 43

LA CHASSE ALLEMANDE À L'OUEST

Renseignements : Éditions Caraktère - Résidence Maunier - 3 120, route d'Avignon - 13 090 Aix-en-Provence - France
Tél : +33 (0)4 42 21 06 76 - www.caraktere.com

ÉDITO
DE LA COMMUNICATION DE GUERRE...

Le début de l'année 2023 a été particulièrement important sur le front de l'aide occidentale destinée à l'Ukraine, notamment avec la promesse de Paris d'envoyer à Kiev des AMX-10RCR. Cette annonce a été suivie par celle de Berlin, qui a promis des VCI Marder, ainsi que par celle de Washington de fournir aux Ukrainiens des M2 Bradley. Ces matériels représentent un saut qualitatif dans l'armement expédié à l'Ukraine, jusqu'à maintenant principalement composé de pièces d'artillerie ou de véhicules légers. Cependant, un tel soutien s'accompagne de plusieurs questions, la première étant purement mathématique : combien de véhicules des armées occidentales ayant opéré des coupes claires dans leurs parcs de matériels depuis 20 ans ? La livraison de centaines de T-72, ou de huit *Panzerhaubitze 2000* peut laisser dubitatif quant à leur impact véritable sur le déroulé du conflit. Bien entendu, les pays occidentaux (États-Unis exceptés) n'étaient pas prêts à une telle guerre en Europe, et n'ont donc pas les effectifs nécessaires suite aux « dividendes de la paix ». La seconde question porte sur la disponibilité de ces matériels une fois aux mains des Ukrainiens : dans quel état sont les engins que nous envoyons à Kiev ? Quel est le stock de pièces détachées pour des véhicules dont les chaînes de production ont été arrêtées il y a plus de deux décennies ? Aider l'Ukraine était une évidence pour les pays occidentaux, mais la façon de le faire pose question. Fournir du matériel spécifique aux soldats de l'OTAN à une armée de type ex-soviétique semble contre-productif, les soldats ukrainiens devant se former sur des engins qu'ils ne connaissent pas. De même, la multiplication des munitions (car l'Ukraine utilise encore majoritairement des calibres ex-soviétiques) d'origines diverses et variées va complexifier une logistique déjà sous haute tension. Ces livraisons semblent donc plus politiques qu'autre chose, notamment pour que les gouvernements européens ne se voient pas reprocher par leur opinion publique une inaction envers Kiev. Mais quel rythme vont pouvoir conserver les capitales occidentales ? La question demeure...
Bonne lecture !

La rédaction

RETROUVEZ **BATAILLES & BLINDÉS, AÉROJOURNAL** ET **LOS!** EN NUMÉRIQUE
sur l'App Store Apple et Google Play.

Un magazine Caraktère en numérique, c'est l'ensemble des numéros, même ceux épuisés, disponibles à tout moment sur votre tablette ou smartphone.

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

ACTUALITÉS & RECENSIONS

14 UNITÉ // 1940-1944
LES *PANZER* DU GRAND NORD
LA *PANZER. ABT. ZBV 40*

En mars 1940, l'Allemagne nazie (qui convoite les ressources en fer de Scandinavie) envahit le Danemark et la Norvège en lançant l'opération « Weserübung ». En prévision d'affrontements avec les forces franco-britanniques, les *Landser* sont accompagnés de la *Panzer-Abteilung z.b.V. 40*, équipée notamment des *Neubaufahrzeug*. Après cette campagne, l'unité va combattre au côté des Finlandais dans le Grand Nord contre les Soviétiques dans des conditions dantesques et avec un matériel âgé !

24 MATÉRIEL // 1967-2023
LE T-72
LE CHEVAL DE BATAILLE DE L'ARMÉE RUSSE

Les images du conflit en Ukraine ont fait revenir sous le feu des projecteurs un matériel soviéto-russe abondamment produit, le T-72. Assemblé à plusieurs dizaines de milliers d'exemplaires depuis les années 1970, ce char (et ses variantes) est devenu le cheval de bataille de l'armée russe, tout en étant aussi employé par les forces ukrainiennes ainsi que de nombreux autres pays du monde. Quelle est l'histoire du développement du T-72, ce char qui, encore aujourd'hui, demeure mal connu ?

38 MATÉRIEL // 1942-1945
TIGER I OU TIGER II : LEQUEL ÉTAIT LE MEILLEUR ?
LA RÉPONSE DES TANKISTES ALLEMANDS

Les deux « fauves » de la *Panzerwaffe* ont fait forte impression sur les champs de bataille lors du second conflit mondial - et tout autant sur l'historiographie de la Seconde Guerre mondiale. Certains équipages allemands ont pu mettre la main sur les deux engins, ce qui a représenté un important changement pour des *Panzermänner* formés sur le Tiger I. Grâce à de nombreux témoignages recueillis auprès des vétérans, Max Stein propose un retour sur les différences entre ces deux monstres d'acier.

60 UNITÉ // 1940
LES DIVISIONS LÉGÈRES MÉCANIQUES
UNE CERTAINE MODERNITÉ

La période de l'entre-deux-guerres est marquée par un foisonnement doctrinal au sein de l'Armée française, avec en toile de fond la mécanisation des unités. En vérité, depuis 1918 la Cavalerie est malmenée, vue par certains militaires et hommes politiques comme une Arme devenue inutile. Ces débats vont être l'occasion pour elle de se réformer et de se saisir de la mécanisation comme d'un possible renouveau. Les divisions légères mécaniques naissent au milieu des années 1930, mais c'est alors bien trop tard...

68 BATAILLE // 1944
LA *17. SS-PANZERGRENADIER-DIVISION* « GÖTZ VON BERLICHINGEN »
LE BAPTÊME DU FEU NORMAND

Mise sur pied en France en 1943, la *17. SS-Panzergrenadier-Division* « Götz von Berlichingen » connaît son baptême du feu en Normandie lors du débarquement allié de juin 1944. Équipée notamment de *StuG. IV*, la division va combattre les parachutistes américains autour de Carentan, puis près de Saint-Lô et de Coutances. L'unité, mal connue de nos jours, va y subir de lourdes pertes et ne s'échappera de la poche de Falaise qu'*in extremis* à la fin de l'été 1944.

Batailles & Blindés n°112 - Bimestriel // Février / Mars 2023
ISSN : 1765-0828 / Dépôt légal (BNF) : à parution / Commission paritaire : 0924 K 86317

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
Résidence Maunier
3 120, route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence
SARL au capital de 100 000 euros
RCS de Marseille B 450 657 168
redaction@caraktere.com
Rédaction : 04 42 21 62 63

Service Commercial :
Téléphone : 04 42 21 06 76
contact@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication
et rédacteur en chef : Y. Kadari
Secrétaire de rédaction : L. Becker
Service commercial : B. Watellier
Direction Artistique : A. Gola
Infographie : N. Bélivier

Une lettre d'information accompagne votre magazine. Cette dernière est réservée aux abonnés et clients VPC.

Imprimé en Europe par / Printed in Europe by :
Printall

Service des ventes et réassort :
PAGURE PRESSE - 01 44 69 82 82

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion - Avenue F. Van Kalken,
9 / 1070 Anderlecht – Belgique

LIBBYLIT.NET

PAR LOÏC BECKER

DES BLINDÉS ALLEMANDS EN TROP MAUVAIS ÉTAT ?

Le tableau est loin d'être à l'avantage de la *Bundeswehr* : début décembre, lors d'un entrainement avec la force commune de l'OTAN, l'armée allemande a aligné 18 de ses Puma, des véhicules de combat d'infanterie (VCI)... qui ont tous connu des avaries plus ou moins graves en l'espace de quelques jours. La situation inquiète outre-Rhin, à tel point que la ministre de la Défense allemande Christine Lambrecht s'est saisie de l'affaire peu avant Noël.

Malgré une puissance massique importante (18,6kW/t), le Puma demeure un des VCI occidentaux les mieux protégés. Il est entré en service à un moment crucial pour la *Bundeswehr* dont certains Marders étaient alors en service depuis plus de quatre décennies... DR

En service depuis 1981 au sein de l'Armée française, l'AMX-10RC est aussi en dotation au sein des forces armées marocaine et qatari. La version rénovée au cours des années 2000 prend le nom d'AMX-10RCR et amène notamment une augmentation de l'épaisseur du blindage ainsi que d'une modernisation générale. DR

L'état des matériels de la Bundeswehr est une problématique récurrente depuis le début des années 2000, de nombreux rapports accablants ayant déjà été publiés au fil des gouvernements – en vain. Ce problème chronique est une conséquence directe du sous-financement des forces armées allemandes depuis la Réunification, Berlin n'ayant jamais investi véritablement dans son armée. Les conséquences sont diverses, mais surtout terribles pour la *Bundeswehr* et pour les forces aériennes, qui n'ont plus les moyens de déployer des matériels en nombre.

Cette nouvelle polémique apparaît en plein jour suite aux manœuvres de l'OTAN, exacerbées par l'invasion russe de l'Ukraine, ayant trait à la constitution d'une force de réaction rapide. À la mi-décembre, le *Major General* von Butler, qui a notamment été à la tête de la *10. Panzer-Division* jusqu'en 2021, s'est fendu d'un email acerbe à la ministre Lambrecht suite aux retours de terrain : entrés en service en 2013 pour remplacer l'antique Marder, les Puma se sont illustrés par leurs pannes chroniques. En quelques jours, leur disponibilité opérationnelle est tombée à zéro : certains véhicules ont connu des soucis avec leurs systèmes électroniques, tandis que d'autres ont même vu leur tourelle être rendue inutilisable par des pannes plus lourdes. Enfin, désaveu ultime pour la *Bundeswehr* : l'équipage d'un Puma a même été obligé d'abandonner son véhicule après qu'un incendie se soit déclaré dans l'habitacle.

Simple erreur de jeunesse ? Les avis divergent : entré en service en 2013, le Puma est une des réalisations les plus récentes de Krauss-Maffei Wegmann, une entreprise avec une certaine expérience dans le domaine. Capable d'emporter six fantassins, le Puma est équipé d'une pièce de 30 mm en tourelle. Cependant, en mars 2022, seuls 150 des 350 blindés livrés à la *Bundeswehr* étaient en capacité opérationnelle. La problématique est de taille pour l'Allemagne, dont le gouvernement Scholz a décidé récemment d'augmenter le budget de la Défense. Quelques jours après ces incidents en pagaille, Berlin a annoncé que les Puma seraient remplacés par leurs « ancêtres », les Marder des années 1970, au sein de la force de réaction rapide de l'OTAN. Question de fiabilité... ■

PARIS VA LIVRER DES AMX-10RCR À KIEV

PAR LAURENT LAGNEAU

Lors de sa visite à Kiev, le 28 décembre, le ministre français des Armées, Sébastien Lecornu, n'a pas fait d'annonce sur la fourniture de nouveaux matériels aux forces ukrainiennes. Cependant, il a exclu, du moins a priori, la livraison de chars Leclerc, dont l'entretien serait trop complexe au regard des besoins immédiats de l'Ukraine.

Mais Kiev aura bien des chars de conception occidentale. En effet, ce 4 janvier, à l'issue d'un entretien avec Volodymyr Zelenski, son homologue ukrainien, le président Macron a annoncé que des AMX-10RCR prendrait prochainement la direction de l'Ukraine. La France va livrer à l'Ukraine des « chars de combat légers », a en effet indiqué l'Élysée.

« Le président a souhaité amplifier » l'aide militaire déjà apportée à Kiev « en acceptant de livrer des chars de combat légers AMX-10 RC », a précisé la source. Et de souligner que « c'est la première fois que des chars de conception occidentale sont fournis aux forces armées ukrainiennes ».

Pour rappel, conçu dans les années 1970, l'AMX-10RC est un char à roues d'une quinzaine de tonnes armé d'un canon de 105 mm F2 BK MECA L/48 (38 obus) et d'une mitrailleuse AA 7,62 NF1. En service au sein de l'armée de Terre depuis 1981, il va être progressivement remplacé par l'Engin blindé de reconnaissance et de combat (EBRC) Jaguar, dans le cadre du programme Scorpion. Pour le moment, seul le 1er Régiment Étranger de Cavalerie est déjà opérationnel sur ce nouveau char. Cela étant, et d'après les « Projets annuels de performances » publiés par le ministère de l'Économie et des Finances, la flotte d'AMX-10RC était en difficulté en 2020. Le « parc AMX-10RC a été affecté par des problèmes techniques sur les boîtes de vitesse », pouvait-on lire dans l'un de ces documents. Et si ces difficultés étaient alors sur le point d'être résorbées, ce parc « restera structurellement en difficulté en raison de son âge et d'un approvisionnement difficile en rechanges », avait-il prévenu. ■

L'actualité de la défense et de la sécurité, en partenariat avec :
zone militaire
opex360.com

PAR LAURENT LAGNEAU

LA TCHÉQUIE COMMANDE 10 CAESAr SUPPLÉMENTAIRES

En septembre 2021, la Tchéquie confirmait la commande de 52 CAESAr en version 8×8 auprès du groupe français Nexter. D'une valeur estimée à 335 millions d'euros, ce contrat prévoyait d'impliquer l'industrie locale – en particulier Tatra – à hauteur de 40%.

Alors que la version 6x6 du CAESAr, plus facilement aérotransportable, était favorisée par l'Armée française, celle 8x8 est taillée pour l'export. Ses capacités sur le plan de la mobilité ont été remarquées favorablement par les armées étrangères, dont beaucoup étudient la possibilité d'en acquérir. ©Nexter

Produit depuis 1993, le CV-90 a rencontré un certain succès à l'export puisque le Danemark, la Suisse, l'Estonie, la Finlande, la Norvège et les Pays-Bas en alignent dans leurs forces armées. DR

Depuis, le CAESAr, dont la version 6×6 en service au sein de l'armée de Terre a fait la preuve de ses qualités en Ukraine, a été retenu par la Belgique (28 unités) et la Lituanie (18 exemplaires). En outre, un programme a été lancé en février dernier par le ministère des Armées afin de développer un CAESAr de nouvelle génération, celui-ci devant être mieux protéger et disposer d'une motorisation plus puissante. Au regard des retours d'expérience de la guerre en Ukraine, l'état-major tchèque a probablement dû estimer que les 52 CAESAr commandés en 2021 n'étaient pas assez nombreux. D'où l'annonce faite ce 16 décembre. En effet, le porte-parole du ministère tchèque de la Défense, David Šebek, a indiqué qu'un avenant au contrat en vigueur venait être signé le 15 décembre avec Olivier Travert, le vice-président de Nexter Systems, afin de porter le nombre de CAESAr 8×8 attendus par l'armée tchèque à 62 exemplaires.

Le montant de la commande passée pour ces dix CAESAr supplémentaires s'élève à 1,77 milliard de couronnes tchèques, soit environ 73 millions d'euros. Leur livraison devrait être achevée en 2026.

Dans le même temps, le tchèque *STV Group*, qui avait déjà été retenu pour approvisionner ces CAESAr en obus de 155 mm et en charges modulaires, aura à fournir des « dizaines de milliers » de munitions supplémentaires.

Ainsi, le « ministère a répondu non seulement à la détérioration de la sécurité dans le monde en accélérant les projets de modernisation mais aussi en complétant le nombre d'équipements devant être acquis à la demande l'armée », a fait valoir M. Šebek.

Avec ces CAESAr supplémentaires, « nous franchissons une nouvelle étape vers la modernisation indispensable de notre armée et réduisons la dette interne que nous avons encore à son égard », a justifié Jana Černochová, la ministre tchèque de la Défense. Pour rappel, destinés à remplacer les obusiers automoteurs Dana ZTS de 152 mm en service depuis plus de 40 ans, les CAESAr 8×8 tchèques affichent une masse en ordre de combat de 32 tonnes. Dotés d'une centrale inertielle pour la navigation terrestre et le pointage du canon, d'un radar de bouche et d'un calculateur balistique, ils peuvent tirer toutes les munitions ERFB au standard OTAN ainsi que des obus de type BONUS contre des cibles situées entre 40 et 50 km de distance. ■

L'actualité de la défense et de la sécurité, en partenariat avec :
zone militaire
opex360.com

LA SLOVAQUIE COMMANDE 152 CV-90 AUPRÈS DE LA SUÈDE

PAR LAURENT LAGNEAU

Fin août, la Slovaquie a commandé 76 blindés AMVXP auprès du finlandais Patria pour 447 millions d'euros. Puis, après avoir accepté de céder ses véhicules de combat d'infanterie chenillés BVP-1 à l'Ukraine, elle recevra 15 chars Leopard 2A4 de la part de l'Allemagne, dans le cadre de l'initiative Ringtausch, lancée par Berlin pour faciliter ce type d'échange au profit de l'armée ukrainienne.

Justement, le remplacement des BVP-1 faisait alors l'objet d'un appel d'offres portant sur l'acquisition de 152 nouveaux VCI. Ce marché était convoité par l'allemand Rheinmetall, General Dynamics European Land Systems et BAE Systems Hägglunds. Finalement, ce 12 décembre, le ministère slovaque de la Défense a annoncé qu'il venait de signer un accord avec le gouvernement suédois afin de se procurer 152 CV-90 MkIV, pour un montant de 1,688 milliard d'euros.

Ces VCI seront livrés à l'armée slovaque selon différentes configurations et seront produits dans le cadre d'une coopération industrielle impliquant le groupe ZTS špeciál.

« Au cours des deux dernières années, le rythme de modernisation de notre armée a atteint des niveaux jamais vus depuis des décennies », a précisé le secrétaire d'État à la défense slovaque. Effectivement, outre l'achat de nouveaux blindés, la Slovaquie attend 14 chasseurs-bombardiers F-16 « Viper », lesquels remplaceront les 11 MiG-29 de ses forces aériennes. Pour rappel, ceux-ci ne volent plus depuis la fin août…

S'agissant de cette commande de CV-90, le ministre slovaque de la Défense, Jaroslav Naï, estime qu'elle constitue une « étape importante dans la modernisation » des capacités militaires de son pays… et surtout un « progrès concret dans le développement d'une brigade mécanisée lourde » qui permettra à Bratislava de tenir ses obligations envers l'OTAN. En outre, a-t-il ajouté, ce contrat assurera un « bénéfice substantiel et à long terme pour des dizaines d'entreprises de l'industrie de la défense en Slovaquie ».

Par ailleurs, ce choix en faveur du CV-90 pourrait influencer celui de la République tchèque, qui cherche aussi à acquérir 210 VCI chenillés. L'an passé, Prague avait annulé la procédure lancée à cette fin… Et les industriels qui avaient soumis une offre étaient les même que ceux de l'appel d'offres slovaques.

« Si la République tchèque décide d'acquérir les mêmes véhicules, cela aurait un effet sur le prix final », a en effet indiqué le ministère slovaque de la Défense. En effet, le contrat qui vient d'être signé comporte une clause permettant de modifier le prix des CV-90 afin d'intégrer éventuellement des « économies d'échelle ». Or, en août, les ministres slovaque et tchèque de la Défense s'étaient mis d'accord pour coopérer dans le domaine des véhicules de combat d'infanterie. ■

PAR MAX STEIN

LE TIGER I DE SAUMUR BIENTÔT RESTAURÉ !

1

Après avoir combattu en Normandie sous les couleurs de la *1./s.SS.pz.Abt.102*, le Tiger I *Ausf. E* codé « 114 » commandé par le *SS-Unterscharführer* Arthur Glagow a été abandonné près du village de Nécy le 19 août 1944 après avoir percuté un autre Tiger I lors d'un évitement d'une pièce d'artillerie anglaise sur la route Falaise - Argentan. Il fut par la suite récupéré par l'Escadron Besnier en octobre 1944 au dépôt de Trun. Remis en état de fonctionnement, ce Tiger I (portant le numéro de chassis 251114 et un numéro de tourelle 250857) avait pu garder son camouflage d'origine sous l'Escadron Besnier, ainsi que sa Rommelkiste et ses jupes de protection latérales. Il fut même renommé « Bretagne » puis « Colmar » en 1945 par ses nouveaux propriétaires. De 1946 à 1949, il est étudié sur le camp Münsingen puis revient en France aux ateliers AMX de Satory. En 1955, il sera remis en route pour la dernière fois, avant son transfert vers le premier musée des blindés de Saumur en 1968. Le Tiger I fut alors repeint grossièrement dans un camouflage qui n'était pas conforme à celui d'origine avant son transfert pour un prêt au *Deutsches Panzermuseum* de Munster en 2002. Les chenilles de transport sont installées depuis plusieurs décennies à la place des chenilles de combat afin de faciliter son déplacement par train.

https://www.facebook.com/Museeblindes

2

3

Fin 2022 à mi 2023 : démontage et inventaire des pièces en vue de la restauration

Conviés au démontage du Tiger I, nous découvrons avec l'équipe des mécaniciens de l'Atelier du Musée des Blindés, managée par Alexandre Chenaux et épaulée par une équipe allemande menée par Stefan Wübbelmann, que les ingénieurs de l'époque ont souhaité un démontage simple. On comprend mieux comment les équipes des ateliers de campagne allemande, en 1944, pouvaient remplacer un moteur complet en 24 heures ou sortir une boite de vitesse - voire encore déposer une tourelle ainsi que son armement en une seule journée. Nous découvrons alors un Tiger I en très bon état de conservation malgré les années passées.

Le démontage du Tiger a permis de révéler son excellente conservation. Certes le moteur Maybach HL230 P45 n'a pas fonctionné depuis 1955, mais la boite de vitesse n'est pas bloquée, ni le train de roulement. Tout est dans un « bon jus ». Par endroit, notamment à l'intérieur, on découvre que l'armée Française a appliqué la fameuse peinture « verte anti-stress » du début des années 50, mais subsistent encore des inscriptions allemandes d'époque.

Il sera possible d'apercevoir une partie du Tiger I démonté, dans une exposition prévue pour 2023. Pour suivre cette longue aventure, vous pouvez suivre la page Facebook du Musée des Blindés.

Mes chaleureux remerciements vont à toute l'équipe de L'association des Amis du Musée des Blindés & de la Cavalerie, notamment à Adrien Guinebault Responsable d'exploitation du musée, et à Tiphaine Verley, au Commandant Pierre-Henri Delorge, Conservateur des Musées Militaires de Saumur, à Alexandre Chenaux chef d'atelier du musée, à son équipe, Franck, Richard, Patrick, Romain, à Bruno Rahon, Michael Perochain et Pierre Warin. ■

4

1. Dépose de la tourelle, qui pèse quand même 11 tonnes à elle seule ! Sauf mention contraire, toutes photos MS

2. Le Tiger de Saumur a fait une brève carrière au sein des forces françaises après-guerre : on distingue la *zimmerit* grattée pour laisser place à une cocarde tricolore. Coll. L. Braeuer pour le Musée des Blindés

3. Quelques reliques de 1944, des étuis laqués de 7.92Fxo 44 tirés par la mitrailleuse MG-34T, retrouvés sur le fond de caisse du *Tiger I* !

4. Vue panoramique dévoilant une partie de l'intérieur du *Tiger*, son moteur Maybach V12 HL230P45, les ventilateurs, réservoirs de carburant. Tout y est !

TANKYLIT.NET

PAR LOÏC BECKER

« PassionMilitaria, c'est moi et mon téléphone, et ça sera toujours ainsi »

Jordan Proust, 35 ans, anime la page Facebook « PassionMilitaria », très connue des passionnés d'Histoire militaire, depuis plus de trois ans. Nous avons pu nous entretenir avec ce doctorant en journalisme de guerre à l'université Laval (Canada) à la fin de l'année 2022. Cet homme aux multiples casquettes (car il est aussi enseignant en journalisme dans la même université, et rédacteur en chef du journal Adsum, l'organe de presse de la base Valcartier) nous parle de son projet qui rythme maintenant sa vie, entre la France et le Québec

LB : Comment et pourquoi t'es-tu passionné pour la Seconde Guerre mondiale ?

JP : Je vais être obligé de te raconter ma vie (rires) ! Ma famille est peu portée sur la chose militaire, mon grand-père a fait la guerre d'Algérie mais n'en a jamais parlé. La passion m'est venue comme ça, j'ai découvert le monde militaire à travers les livres, j'ai fait des brocantes où j'ai acheté des casques… Au fur et à mesure, je me suis de plus en plus intéressé à l'Histoire militaire et à celle des militaires, dont le militaria. Pourquoi la Seconde Guerre mondiale ? Car c'est le conflit le plus important de l'Histoire de par son amplitude mais aussi par son déclenchement, c'est-à-dire de la façon dont la Première Guerre a accouché de la seconde. Je me recentre en ce moment sur les guerres de Corée, du Vietnam et les plus récentes, qui m'intéressent beaucoup.

LB : PassionMilitaria, c'était d'abord un forum. Comment t'es venue l'idée ?

JP : C'est vrai, PassionMilitaria est un forum, mais pour être honnête l'idée n'est pas venue de moi. C'est Bertrand Froger, propriétaire de la boutique Petite musette de Carentan, qui l'a créé en 2006. Je l'ai rejoint six semaines après l'ouverture, et il m'a proposé au fur et à mesure de prendre de l'importance dans l'équipe. Six mois plus tard, j'étais nommé co-administrateur puis il m'a confié les clefs alors qu'il souhaitait reprendre ses études. Ce forum est une machine de guerre avec pas loin de 20 000 abonnés, un des plus conséquents d'Internet pour le militaria. Mais j'estimais que ce forum ne suffisait pas pour transmettre le devoir de mémoire au plus grand nombre. C'est là que j'ai pensé aux réseaux sociaux

avec leur capacité à partager des choses au monde entier (leur bon côté). J'ai toujours été intéressé par les réseaux sociaux en général.

LB : Quels sont les sujets abordés par ta page FB ? Comment les choisis-tu ?

JP : Je n'ai pas de sujets principaux ! En fait j'ai une liste de sources vérifiées et vérifiables comme War History Online, sur Reddit, avec beaucoup de photos et histoires liées, j'ai aussi des pages Facebook, je suis des musées (comme celui de Gettysburg, ça ne m'intéresse pas de premier abord mais il y a des histoires intéressantes). J'essaie de parler de tout tout le temps, même si les deux guerres mondiales reviennent souvent, notamment au travers de vétérans américains. J'ai rencontré dernièrement un vétéran canadien, québécois, qui a 100 ans et était dans la marine ; il n'a jamais été en Europe mais il a participé indirectement à la Libération selon moi.
J'ai quand même une trame pour le choix des sujets, une cinquantaine identifiés, que j'essaie de passer à la suite, déjà à moitié prêts. J'ai une douzaine de vidéos prêtes, je panache ensuite, dès qu'il y a quelque chose d'important je m'adapte ; il arrive qu'on m'écrive à 5h30 le matin avec une suggestion, et à 6h c'est en ligne. Je n'aime pas simplement repartager des autres pages car j'aime personnaliser mon contenu. Juste partager l'Histoire, c'est dire à sa communauté « allez lire ce qu'il y a ailleurs », c'est sûr que c'est bien mais je suis avec mes abonnés depuis des années, ils savent ce qu'ils veulent. Je dois produire.

LB : Comment vois-tu PM dans un an ?

JP : Ça va tellement vite que je ne sais pas trop quoi te répondre. J'ai créé le compte Tiktok il y a six mois et on est déjà 22 000 ; aujourd'hui, je compte 140 000 abonnés toutes plateformes confondues. On va continuer à monter mais si j'ai 100 000, 200 000, 500 000 abonnés, ça ne va pas changer ma vie, je le fait pour le plaisir, d'ailleurs je n'aime pas le terme d'influenceur. Je suis un « partageur » ; on m'a fait des propositions de partenariats rémunérés, je refuse systématiquement, je n'ai jamais touché le moindre euro. Lorsqu'on m'offre des livres, des DVD, je le dis. Quand je vais au Musée de l'Armée, ils me disent qu'ils ont des influenceurs qui demandent 3 ou 4 000 €, et combien je veux ? Je leur dit strictement rien, mais présentez-moi des objets fun, marrants. Demander de l'argent, très peu pour moi. Je garde toute ma liberté d'opinion. Dans un an pas de révolutions mais des évolutions, j'aimerai par exemple développer Instagram, mais aussi continuer sur ma lancée avec Tiktok.

LB : Aurais-tu imaginé un tel succès pour ta page ?

JP : En fait le succès est venu d'une manière très, très bizarre. En juin 2019, la page avait 1000 abonnés ; on a pris 100 000 abonnés

en trois ans et demi, c'est énorme, j'étais loin de l'imaginer mais je suis très content car les gens me disent « on vient pour le sérieux, pour les informations vérifiées, les photos sympa » et mes lives, marque de fabrique. À chaque fois que je viens dans un musée, on me demande si je viens avec un drone, mon cadreur etc… moi je leur dit que je viens tout seul ! Pour eux, avoir 140 000 abonnés signifie forcément avoir des marques qui subventionnent, de l'argent… Alors quand j'arrive et qu'on demande où est l'équipe, je dis « c'est moi et mon frère qui porte mon sac » car souvent je l'embarque dans mes aventures. Je viens tout seul ! Je me souviens toujours de mon live au Musée de l'Armée qui avait du faire 7 ou 8 000 vues : ils me disent « il est où ton cadreur ? », mais je dis « c'est moi avec juste mon téléphone !» PassionMilitaria, c'est moi et mon téléphone, et ce sera toujours ainsi.

LB : Tu es déjà parti couvrir en Roumanie la mission « Aigle » en 2022. As-tu d'autres projets de ce style ? Quel serait ton déplacement rêvé ?

JP : J'ai la chance de cumuler plusieurs casquettes : « influenceur » même si déteste ce terme, journaliste et civil sous contrat militaire. Tout cela me donne l'occasion d'appréhender le champ de bataille d'une manière dont les seuls journalistes ne peuvent pas. Je m'entends très bien avec l'état-major français, notamment la cellule presse, qui essaie de trouver des déplacements ni trop contraignants financièrement (je paie tout de ma poche) comme « Aigle » que j'ai beaucoup apprécié. Pour le reste, je ne sais pas vraiment : en mars/avril, il y a la mission « Lynx » en Estonie, un déplacement police du ciel en Lituanie, et mon déplacement rêvé… il n'y en a pas aujourd'hui. Quatre ou cinq ans en arrière j'aurais dit l'Afghanistan ou l'Irak, on touche la vraie couverture de guerre dans une zone de combat. Aujourd'hui ce qui ressemble le plus, c'est l'Ukraine mais la proximité géographique du pays avec l'Europe fait que beaucoup de jeunes journalistes y sont allés. Partir couvrir la guerre en Ukraine n'aurait donc pas d'intérêt pour moi, d'autres l'ont bien fait et font tellement mieux.

LB : PassionMilitaria, c'est aussi une communauté prolifique. Quel rapport entretiens-tu avec ta communauté ?

JP : Je leur dit en plaisantant que c'est la meilleure communauté du monde ! Mes abonnés sont bienveillants : je fais des lives sans jamais avoir besoin de modérer. Je reviens en France quelques jours ou semaines par an ; en juin 2022, j'ai passé 9 jours en Normandie et j'ai eu le temps de rencontrer beaucoup de monde. Je le dis très humblement, ça a été choc de voir que des gens voulaient faire une photo avec moi, j'ai pris des *selfies*, j'ai organisé un petit repas/jeu concours… et 35 abonnés sont venus, ce qui est énorme ! Le 6 juin au matin, je me trouve sur *Omaha Beach* à 6h pour une cérémonie avec un vétéran qui a débarqué en 1944. Je tourne une vidéo, je suis épuisé car je suis là depuis 5h30, et je découvre que les gens me demandent de faire des photos avec eux alors qu'il y a un vétéran américain ! Lors de la cérémonie, pareil, une demoiselle s'approche doucement et me demande un *selfie*. C'est arrivé 20 ou 25 fois lors de mon séjour ! Tout ça pour dire que j'ai les meilleures relations du monde avec ma communauté. Je le fait pour eux car je souhaite leur offrir le meilleur. ■

LE FANA DE L'HISTOIRE

PAR LOÏC BECKER

LA POLOGNE VA FOURNIR DES LEOPARD 2 À L'UKRAINE

Depuis début janvier 2023, de nombreux pays européens avaient laissé entendre qu'ils seraient prêts à fournir des chars de combat à l'Ukraine, attaquée par la Russie depuis bientôt un an. Cependant, de nombreuses questions restaient en suspens, notamment à propos de la faisabilité de tels transferts et de l'impact sur la notion de cobelligérance. Fournir des chars de combat, moyens offensifs par excellence, serait un saut qualitatif dans l'aide occidentale. Or, le président polonais a officialisé le 11 janvier l'annonce que son pays allait fournir une compagnie de Leopard 2 à Kiev.

Un Leopard 2A5 polonais. DR

Lors d'une conférence de presse à Lviv avec le président ukrainien Zelensky et son homologue lituanien Nauséda, le président polonais Duda a annoncé que « la compagnie de chars Leopard sera transférée dans le cadre d'un programme commun, notamment parce que leur envoi nécessite une batterie d'accords, mais aussi parce que nous voulons que cette coalition soit internationale. En tant que partie de cette coalition, nous avons décidé d'envoyer le premier effectif de chars, une compagnie de chars Leopard. […] J'espère que d'autres pays suivront notre exemple pour renforcer la défense de l'Ukraine. »

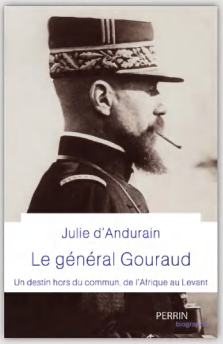
Une question principale demeure : Berlin a-t-il donné son accord pour transférer ce matériel ? En effet, l'Allemagne dispose d'un droit de regard sur ses matériels vendus à d'autres pays, notamment dans le cas d'une revente à un pays tiers. En théorie, Berlin pourrait bloquer l'exportation de ces Leopard, une décision politiquement sensible dans le cadre de l'invasion russe de l'Ukraine… d'autant plus que le chancelier Olaf Scholz semble livrer du matériel à l'Ukraine à reculons. Le 11 janvier au soir, un porte-parole allemand affirmait que Berlin n'avait reçu aucune demande en ce sens de la part de Varsovie. Cette coalition, emmenée par la Pologne et formée notamment des pays baltes, peut être un moyen de forcer Berlin à sortir de son attitude ambiguë envers la Russie, attitude largement alimentée par les errements du chancelier Scholz et de son gouvernement. Longtemps partenaire économique majeur de la Russie, l'Allemagne semble rechigner à livrer du matériel militaire malgré les déclarations éminemment politiques de son chancelier. D'autres pays comme la Finlande avaient annoncé leur volonté de fournir des Leopard 2 à l'Ukraine, mais jusqu'à aujourd'hui aucune date n'est connue, ni même les détails des versions des engins qui seront fournis. ■

ACTUALITÉ DU LIVRE

Par Loïc Becker

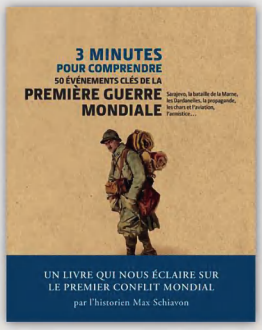
LE GÉNÉRAL GOURAUD

Julie d'Andurain



Henri Gouraud fait partie de ces généraux que l'Histoire française du XXe siècle a tendance à laisser éclipser par des Foch, Pétain, Mangin… Il est pourtant une figure importante de l'Armée française, et encore plus du début de ce XXe siècle alors que la France se taille un empire colonial. Reconnaissable à sa barbe type empire, sa cigarette et surtout sa manche de vareuse vide (blessé aux Dardanelles, Gouraud doit être amputé du bras droit), le général débute sa carrière militaire en Afrique dès sa sortie de Saint-Cyr. Après plusieurs mois au Tchad où il mène de véritables explorations, il combat ensuite en Mauritanie mais aussi au Maroc deux ans avant le début du premier conflit mondial. Brillant disciple de Lyautey, Gouraud devient rapidement un des officiers coloniaux français les plus avisés et les plus talentueux, mais aussi un meneur d'hommes charismatique très apprécié de ses soldats. Après s'être illustré en France lors du premier conflit mondial (il est notamment le grand vainqueur de Ludendorff dans la série d'offensives alliées de l'été 1918) en Champagne, il fait partie des généraux sélectionnés pour entrer dans Strasbourg à la libération de la ville en 1918. Richement documenté et rédigé d'une main experte, cet ouvrage est une excellente synthèse du parcours d'un général hors du commun ayant porté les couleurs de la France de la Mauritanie à la Syrie pendant plusieurs décennies. LB

Perrin, novembre 2022
512 pages, 27 €
ISBN : 978-2-262-03588-4



Le Courrier du livre
Éditions Trédaniel, décembre 2022
158 pages, 21,90 €
ISBN : 978-2-7029-2089-3

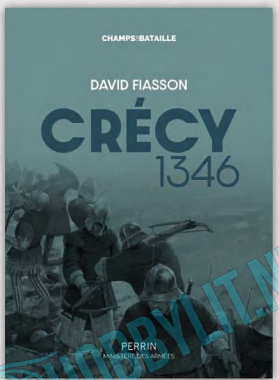
3 MINUTES POUR COMPRENDRE 50 ÉVÉNEMENTS CLÉS DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

Max Schiavon

Plus d'un siècle après sa fin, la Première Guerre mondiale continue de passionner et de donner lieu à un foisonnement d'ouvrages. Cependant, la diversité des événements s'étant déroulés lors de ces quatre années de guerre rend son étude parfois compliquées pour les néophytes, submergés par le nombre de concepts. C'est ici que le livre de Max Schiavon, que l'on ne présente plus, déploie tout son potentiel : il relate ce conflit au travers de cinquante événements traités sur un format de trois minutes de lecture. Richement illustrées, les pages se composent notamment d'un corps de texte brossant un portrait d'un événement comme les exactions contre les civils, l'union sacrée, la course à la mer ou encore Caporetto. Chacune est accompagnée d'une anecdote lisible en 30 secondes, d'une courte biographie d'un personnage lié à l'événement ainsi que d'un résumé (condensé). L'exercice était périlleux, tant les sujets choisis sont vastes (certains ayant même fait l'objet de livres entiers)… mais réussi. L'ouvrage se lit presque d'un trait, et le lecteur se prend à « picorer » certains chapitres pour finalement passer de l'un à l'autre. Ainsi, le livre ne se destine pas qu'à ceux souhaitant démarrer leur étude du conflit, car le passionné y trouvera aussi nombre de points parfaitement abordés sous un angle nouveau. Cet ouvrage de Max Schiavon est, assurément, une réussite à mettre entre toutes les mains. LB

CRÉCY 1346

David Fiasson



De nos jours, la guerre de Cent Ans est principalement restée dans la mémoire collective française pour la défaite d'Azincourt, voire aussi pour la victoire (française) de Castillon, qui marque le « début de la fin » de ce conflit. Or, en langue française, très peu d'ouvrages sont parus sur les autres batailles qui ont pourtant eu une importance quasiment identique, conséquence d'un voile pudique jeté sur ces défaites peu glorieuses de l'armée du roi de France. Crécy, en 1346, est de celles-ci : pourtant, la bataille marque le début de ce conflit qui va voir la France affronter l'Angleterre pendant de longues décennies. Quel meilleur sujet pour lancer une collection nommée « Champs de bataille » chez Perrin ? Car la bataille en elle-même est représentative de la fin d'une époque, et d'un « traumatisme » français : les chevaliers du roi de France sont en effet saignés à blanc par les archers britanniques, tout comme les mercenaires arbalétriers génois. Alors que sur le papier l'ost du roi Philippe VI part gagnant, c'est Édouard III qui l'emporte sur le champ de bataille. Rédigé dans un style fluide et emporté, l'ouvrage de David Fiasson se lit d'une traite ; néophytes comme passionnés y trouveront leur compte, notamment parce que l'auteur lève une part de mystères et de légendes sur cette terrible bataille. LB

Perrin, novembre 2022
320 pages, 25 €
ISBN : 978-2-262-09413-3

HOBBYLIT.NET

LES PANZER DU GRAND NORD

PAR DIDIER LAUGIER

Profils véhicules © M. Filipiuk / Batailles et Blindés, 2023

LA *PANZER.ABT. Z.B.V. 40*

Le 26 mars 1940, après de vaines tentatives de conciliation avec la Norvège, Adolf Hitler décide de lancer l'opération « Weserübung ». Il s'agit d'envahir ni plus ni moins le Danemark et la Norvège afin de couper l'herbe sous les pieds des Britanniques et éviter que ce secteur-clé ne tombe en leur possession. Hitler devance sans le savoir une force navale alliée, la force Z, qui devait appareiller début avril. L'invasion des deux pays démarre simultanément le 9 avril 1940.

Sauf mention contraire, toutes photos SA-Kuva

LES TROUPES ALLEMANDES SÉLECTIONNÉES

Concernant le volet norvégien de cette opération, le dispositif mis sur pied consiste en plusieurs *Infanterie-Divisionen* (les *69., 163., 181., 196.* et *214.*), mais aussi au vu de la topographie du terrain la *3. Gebirgs-Division* avec le soutien blindé de la *3./Panzer-Abteilung z.b.V. 40*. Le Danemark, quant à lui, sera attaqué avec des effectifs plus légers à savoir les *170.* et *198. ID.*, la *Panzer.Abt. 211* ainsi que le *Stab* et les *1.* et *2./Panzer.Abt. z.b.V. 40*. La force blindée engagée est volontairement peu puissante, car les deux pays ciblés ont très peu (voire pas) de blindés à leur opposer. On notera notamment la présence des trois uniques *Neubaufahrzeug* à tourelles multiples qui vont participer aux combats au sein de la *Panzer.Abt. z.b.V. 40*. Ces imposants blindés, construits sur les bases du « Großtraktor » datant de 1928, sont loin d'être aboutis ; sur le terrain leurs capacités vont être limitées, mais appréciées.

LA *PANZER-ABTEILUNG Z.B.V. 40*

Cette unité spéciale voit le jour le 5 mars 1940 [1] et reçoit cinq jours plus tard un *Stab* (état-major), créé à l'école des troupes blindées de Wünsdorf sous l'égide du *Werkreiss.Kdo.III*. Les sous-officiers et hommes de troupe sont partie originaires de la *Panzer-Ers.Abt.5* de Neureppin, tandis que l'*Oberstleutnant* Volckheim est nommé *Kommandeur*. Les éléments de combat sont prélevés sur d'autres unités : ainsi, la *Panzer. Kie 6./Panzer.Rgt.6* devient la *1./Panzer.Abt. z.b.V. 40* (*Hauptmann* von Burstin), la *1./Panzer.Rgt.35* devient la *2./* (*Hauptmann* Tölke) et la *5./Panzer.Rgt.15* devient la *3./* (*Hauptmann* Niedieck). L'*Oberleutnant* Hartmann prend la place de second et l'*Ordonnanzoffizier* est le *Leutnant* Rocholl. Elle est placée sous le commandement du *Höh.Kommando XXXI*.

Du côté de la dotation en véhicules au 10 mars (sans le *Stab*, qui compte au moins quatre engins à roues), la *Gliederung* (si on se referre aux symboles) indique qu'il lui est adjoint un *Zug* blindé de transmissions avec huit MG, ce qui correspond très certainement à des automitrailleuses de type *Sd. Kfz. 223*. Les effectifs combattants varient d'une *Kie* à l'autre, ce qui n'est pas exceptionnel pour une unité tout juste mise sur pied. Ils se répartissent comme suit :

- *1./* : 120 hommes
- *2./* : 106 hommes
- *3./* : 110 hommes

La dotation en matériel roulant s'élève à 8 *Panzer I*, 9 *Panzer II* et 1 *Kl.Panzer.Bef.* (char de commandement) pour la *1./*, 12 *Panzer I* et *Panzer II* pour la *2./* et enfin 9 *Panzer I*, 9 *Panzer II* et 1 *Kl.Panzer.Bef.* pour la *3./* soit un total de 49 chars.

L'unité possède son parc de véhicules qui sera renforcé dans les jours qui suivent avec l'ajout de véhicules (dont une ambulance). L'emblème jaune de l'unité est un cercle avec un V à l'intérieur (pour Volckheim).

DÉTAIL DU PARC DE VÉHICULES DE LA *PANZER.ABT. Z.B.V. 40*

1./ : 11 motos dont 6 sidecars, 4 *Kübelwagen*, 11 camions, 1 *Panzer Fahrgestell* ;
2./ : 11 motos dont 5 sidecars, 3 *Kübelwagen*, 11 camions, 1 *Panzer Fahrgestell* ;
3./ : 9 motos dont 4 sidecars, 3 *Kübelwagen* + 1 véhicule léger, 9 camions, 1 *Panzer Fahrgestell*.
Le *Panzer Fahrgestell* est vraisemblablement un *Panzer I* sans tourelle.
Les unités supports de la *Panzer.Abt*. sont réparties ainsi :
- 1 colonne légère avec 6 véhicules légers, 1 camion et 1 moto (effectif 18 hommes) ;
- 1 *Gruppe* d'approvisionnement avec 3 véhicules légers, 1 camion et 1 moto (effectif 8 hommes) ;
- 1 *Zug* (peloton) atelier réparations avec 1 véhicule léger et 5 camions, soit 21 hommes.

[1] *Chef H Rüst/BdE/AHA/Ia Nr 3926/40*

◀ Le manque de voies praticables pour les *Panzer* est un souci majeur pour les Allemands lors des offensives en Finlande à partir de 1941. Les pistes se transforment vite en fondrières et exposent les *Panzer* à des embuscades ou à des attaques sur leurs flancs. Coll. Kadari

▶ Le 9 avril 1940, les troupes allemandes entrent au Danemark. La petite armée du pays s'oppose avec ses maigres moyens en formant des barrages. Cependant, Copenhague n'est pas dupe : le royaume n'a pas les moyens de résister. FHM

HOBBYLIT.NET

◀ Ce *Panzer II* escorte les fantassins allemands en Norvège lors de l'opération de conquête du pays. L'engin n'est pas le plus blindé, mais comme l'armée danoise, celle de Norvège ne peut pas s'opposer longuement aux forces allemandes. FHM

◢ Un des *Neubaufahrzeug* de la *z.b.V. 40* est photographié à Oslo, en Norvège, en 1940. L'armement principal du char consiste en une pièce de *7,5cm* en tourelle. Si l'engin s'avère en fait peu fiable et surtout peu produit, il permet à l'industrie allemande de se perfectionner dans la production de *Panzer*. Coll. Kadari

ENVAHIR LE DANEMARK !

Le 9 mars lors d'une réunion, l'unité est avisée qu'elle va être engagée dans l'opération « Weserübung ». Un *Zug* de la *3./Panzer. Abt.* (*Leutnant* Stark) doit être envoyé immédiatement sur Stettin pour y être embarqué. Le 4 avril, l'*Oblt* Volckheim rencontre le patron de la *170. ID* et celui de la *11. Sch.Brigade* : il apprend que la *3./* sera placée sous les ordres de la *163. ID*. Le 8 avril, le *Stab* part de Lübeck pour Schleswig.

Un mois plus tard, le 9 à 5h15, les *Panzermänner* de la *1./Panzer.Abt. z.b.V. 40* pénètrent sur le territoire danois au nord de Flensburg et se dirigent vers Apenrade. Le premier engagement se fait au croisement de la route menant à Krusau avec deux véhicules blindés de reconnaissance danois puis plusieurs échanges de coups de feu non loin de la ville de Seegaard et son pont. La cité est prise sans pertes après que six obus antichar ont fait mouche sur le *Panzer* de von Burstin. En tout, 200 soldats danois sont faits prisonniers. Le *Stab* et la *1./* filent vers Vejle tandis que la *2./* est sur Tondern. La campagne du Danemark n'a duré que quelques heures, le bilan pour la *z.b.V. 40* s'élevant à 2 hommes blessés, quatre *Panzer I* et un *Panzer II* fortement endommagés, dont à cause d'un grave accident. En conclusion de cette opération éclair, l'*Oblt* Volckheim indique que « à l'origine, seul le *Panzer I* devait être utilisé au Danemark. Si cela avait été le cas, le chef de la *1./* aurait été tué avec son équipage, car son véhicule a encaissé 6 obus antichars. La perforation n'a été empêchée que par le blindage renforcé. Chaque pays possède des *Pak*, il n'est donc pas justifié d'employer le *Panzer I* avec son faible blindage contre un ennemi alignant de telles armes ». Las : le *Panzer I* sera utilisé en Russie et en Afrique…

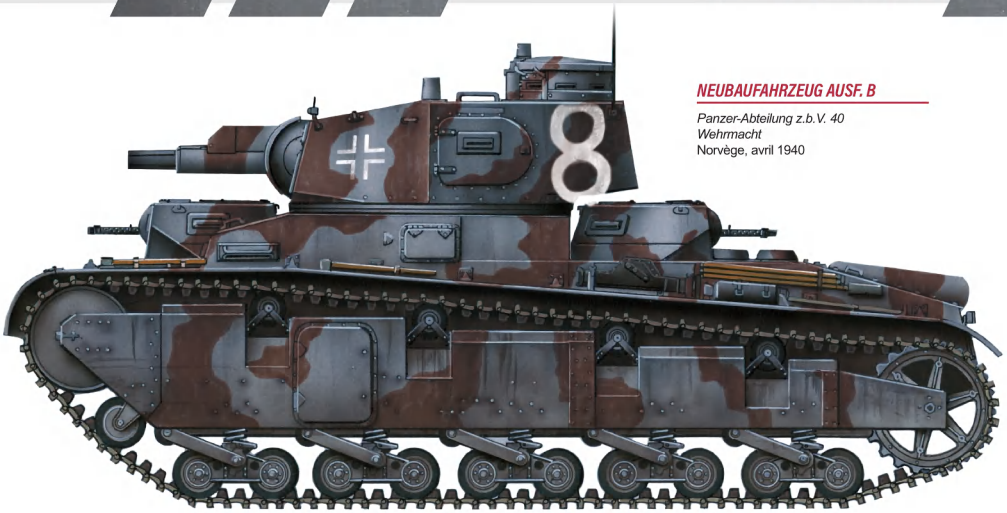
LA CAMPAGNE DE NORVÈGE

Le 12 avril à 19h30, après avoir été filmé par une *Propaganda-Kompanie*, le *Kommandeur* est informé par le patron de la *170. ID*. que les Britanniques ont débarqué sur la côte ouest du Jütland. Ordre est donné aux deux unités de se porter sur Silkeborg. Arrivée à 1h30, elle est avisée qu'elle va opérer de concert avec le *MG Bton 14* et la *Panzer.Jäg.Abt. 240*. Le *Stab* et les *1./* et *2./* doivent se trouver à Aalborg pour le 16 avril : le *Stab* embarquera avec la *11. Sch.Brigade* à bord des cargos « Cordoba » et « Campinas » alors que la *2./* sera sur le « Wandsbeck ». Le 21 vers 9h, les bateaux entrent dans le fjord Oslof pour rejoindre Oslo, mais au même moment un sous-marin est détecté et attaqué par les navires d'escorte. À 16 h 30 commence le débarquement des véhicules. Entretemps, la *3./* a perdu trois *Panzer I* et deux *Panzer II* lors du torpillage du cargo « Antares » par le submersible HMS Sunfish.

Le 22, la *Panzer.Abt.* travaille de concert avec la *196. ID* et remonte sur Hamar. La division du *General* Pellengahr va former deux groupes : la *Kampfgruppe* « Ost » (une *Kie* avec ses trois *Zuge* et le Neubaufahrzeug du *Hauptmann* v.Burstin) et la *Kampfgruppe* « West » (un *Zug* de *Panzer I* et deux *Neubaufahrzeug* de l'*Oberleutnant* Preiss). Les Britanniques (*148th Inf.Brig.*), qui ont débarqué entretemps, menacent le nord de Lillehamer. Les combats sont intenses à Hamar et Preiss est blessé grièvement aux yeux et à la tête avant d'être remplacé par l'*Oberleutnant* Horstmann (chef de *Zug*). Ce dernier indique que les hommes sont en colère car il leur a été interdit de tirer sur les maisons ; or c'est d'elles que partent de nombreux tirs, notamment de fusils antichars ! Dans Hamar, l'unité qui fait face est soit le *8th Sherwood Foresters Rgt* ou le *5th Rgt Royal Leicestershire Rgt*. La *1./Panzer.Abt.* enregistre deux tués dans ces combats, mais les *Panzer* vont appuyer efficacement les hommes de la *196. ID* près de Biri, au nord-ouest de Hamar. Le 23 avril, les combats se déplacent 10 km plus au nord à Tretten, où la *148th Inf.Brig.* Britannique est rayée de la carte (706 soldats tués, blessés ou prisonniers) par l'action conjointe de la *190. ID*, de l'artillerie et des *Panzer*. Le 24, la *Panzer.Abt.* se retrouve morcelée en cinq groupes de combat, les deux cités plus haut (effectifs cumulés : 3 *Neubaufahrzeug*, 3 *Panzer.Bef.*, 15 *Panzer I* et 7 *Panzer II*) qui changent de nom. Une autre appuie la *163. ID* [2] ; la quatrième intègre la *Kampfgruppe* « Ritzmann [3] » et enfin la *2./* (moins un *Zug*) reste en réserve à Oslo avec cinq *Panzer I* et trois *Panzer II* (*Hptm* Tölke). Lors d'une réunion le 25 avril, il est confirmé - si possible - de laisser les maisons intactes sauf si des armes antichars y sont repérées ; de même, on demande aux officiers d'épargner les civils s'ils ne sont pas

[2] Appartenant à la *3./* : un *Panzer.Bef.*, cinq *Panzer I* et six *Panzer II* sous les ordres du *Hptm* Niedick.

[3] Un *Zug* de la *2./* avec quatre *Panzer I* et un *Panzer II* sous les ordres de l'*Oberltn* Reibig.



NEUBAUFAHRZEUG AUSF. B

Panzer-Abteilung z.b.V. 40
Wehrmacht
Norvège, avril 1940

impliqués dans les combats. Ce même jour à Kvam, la *1./* progresse le long de la rivière Lagen avec en tête un *Neubaufahrzeug* suivi d'un *Panzer II*. Les Allemands tombent alors dans une embuscade préparée par le *1st Bton*. du *King's Own Yorkshire Light Infantry* (*KOYLI*) avec un canon antichar de 25 mm. Le *Neubaufarhzeug* est immobilisé par plusieurs obus dans son train de roulement, le *Panzer II* subissant le même traitement quelques secondes après. Malgré son immobilisation, le *Neubaufahrzeug* fait feu de toutes ses pièces et tient les Britanniques en respect jusqu'à ce que l'artillerie allemande n'entre alors en jeu et force le *KOYLI* à se replier. Les combats sur place dureront tout de même jusqu'au 26 avril. Le 28, près de Otta, la *Panzer.Abt.* est engagée face au *1st Green Howards* et perd trois *Panzer II* du fait d'un canon de 25 mm. Ce sont les derniers réels accrochages de la *Panzer.Abt.* puisqu'elle est ensuite renvoyée en partie sur Oslo et Hamar en attendant son potentiel retour vers l'Allemagne. Au 30 avril, les effectifs de la *Panzer. Abt.* sont de 3 *Panzer.Bef.*, 22 *Panzer I*, *11 Panzer II* et un *Neubaufahrzeug*. Ses pertes pendant l'opération « Weserübung » s'élèvent à un *Panzer.Bef.*, 12 *Panzer I*, 8 *Panzer II* et deux *Neubaufahrzeug*... Mais après réparations, le bilan sera plutôt de 8 *Panzer I* perdus, deux *Panzer II* totalement hors d'usage et un *Neubaufahrzeug* qui sera détruit à l'explosif après les combats.

HOBBYLIT.NET

QUELS NUMÉROS D'IDENTIFICATION ?

Un rapport établi par un officier du *1. Zug* de Preiss (*1./Panzer. Abt.* : deux *Panzer I*, deux *Panzer II*, un *Panzer.Bef.* du *Stab* et deux *Neubaufahrzeug* au 23 avril) relate très précisément les accrochages - du peu que l'on peut en lire. Malheureusement, le document est quasi inexploitable (fortement attaqué par des flammes). On y trouve néanmoins la mention des chars codés « 611 », « 612 », « 613 » et « 615 », qui auraient donc gardé l'ancienne numérotation de leur *6./Panzer.Rgt.6* initiale. De plus, une photo de très mauvaise qualité montre un *Panzer I* sur un wagon de chemin de fer portant le numéro tactique « 634 ».

Nous ignorons, faute d'archives, les pertes humaines de l'unité. Au sujet du *Neubaufahrzeug*, l'*Oblt* Volckheim stipulera dans une note datée du 18 juillet 1940 que c'est un bon char qui a prouvé sa valeur en combat montagneux grâce à ses tourelles multiples, contrairement aux *Panzer I* et *II* limités en élévation. Le *Kommandeur* ajoute que l'atelier de réparations doit avoir une réserve de pièces rapidement à disposition, car de nombreux *Panzer* ont été cannibalisés pour maintenir un effectif opérationnel décent.

VERS LA CARÉLIE ET LES OPÉRATIONS « FUCHS »

La *Panzer.Abt. z.b.V. 40*, maintenant commandée par l'*Oberstleutnant* Heimendahl, est transférée durant l'été 1941 en Finlande par voie ferrée. Une fois sur place, elle rejoint le secteur de Salmijarvi puis le front de Salla juste avant le lancement de l'opération « Barbarossa ». L'unité va être d'emblée morcelée en trois groupes : - la *1./* est expédiée au nord et va combattre avec la *2. Gebirgs-Div*. près de l'embouchure de la Lisa (mer de Barents)

- Le *Stab* et la *2./* vont combattre au centre sous les ordres du *XXXVI. Korps* avec les *169. ID*, la *SS-Div*. « Nord » et la *6. Divisioona* finlandaise.
- La *3./* sera avec le *III Armeijakunta* (*7.* et *19. D.*) qui prend la suite de la ligne de front au sud. Le tout est chapeauté par l'*AOK* « Norwegen ».

En théorie (car les archives sont muettes sur ses effectifs réels à cette période) la *Panzer.Abt. z.b.V. 40* est constituée d'un *Stab* et de trois *Kompanien*, le *Stab* possédant trois *Panzer I* et deux *kl.Panzer.Bef.*.

Chaque *Kie*. est dotée d'un *Stab* (trois *Panzer I* et deux *kl.Panzer.Bef*.) et de quatre *Zuge*. Trois *Zuge* sont équipés de quatre *Panzer I* et un *Panzer II*, le quatrième alignant cinq *Panzer III*. Les premiers modèles sont « d'antiques » *Ausf. D/B* en début de campagne, mais ils seront petit-à-petit remplacés par des *Ausf. G* et *H* au fur et à mesure de son engagement et ainsi modifier la composition des *Zuge*.

▲ Ce soldat de la *2. Gebirgsjäger-Division* surveille les positions alliées en Norvège depuis une position hâtive avec sa MG 34. Le terrain sera singulièrement le même en Norvège que celui où ces hommes combattront les Russes un an plus tard. ©Arkiv Nordland

◀ Photo exceptionnelle, car ce châssis de *Panzer I* sert en théorie uniquement aux écoles de conduite en Allemagne. Or, nous sommes ici sur le front avec le *III. Korps* finnois en juillet. La *Gliederung* de mars 1940 écrite stipule « 1 Pz.Fahrgestellt », sans autre précision, dans chaque *Kie*. de la *Pz.Abt*. Nous avons là, très certainement, celui dédié à la *3./* en pleine manœuvre sur une piste toute fraiche transportant la caisse d'un sidecar BMW.

PANZER I AUSF. B

Panzer-Abteilung z.b.V. 40, 2. Kompanie Wehrmacht
Norvège, avril 1940

Note : le véhicule a conservé son ancienne numérotation tactique du *Panzer-Regiment 6*.

LA 1./ AVEC LES *GEBIRGSJÄGER*

La *1./Panzer.Abt.* (*Hptm* Burstin) est détachée au sein de la *2. Gebirgs-Div.* au nord du dispositif. Cette division fait partie du *Gebirgskorps* « Norwegen » qui doit pousser sur Petsamo et atteindre Kalastajasaarento, franchir la Lisa et atteindre Mourmansk. Le 29 juin, les unités se mettent en branle sur un terrain très difficile, au sein de la *Gruppe* « von Hengl » (*Gebirgsjäger-Rgt. 137*). L'objectif est le pont de Titova qui enjambe la Lisa. Les *Panzer I* souffrent dans une fange marécageuse, les moteurs surchauffent. Néanmoins le pont est capturé intact, puis la piste permet de progresser sur 5 kilomètres… Avant un arrêt définitif pour les *Panzer* ! Incapables de progresser sur un tel terrain sans usure accélérée du matériel, ils sont contraints de retourner passer le pont en sens inverse le 30 juin. Les *Gebirgsjäger* vont continuer leur avancée sans aucun appui blindé - cruelle désillusion pour ces hommes qui en attendaient tant.

Au 1er juillet, l'unité doit déplacer tous ses véhicules (dans la mesure où ils peuvent se mouvoir, stipule l'ordre du *Gebirgskorps*) près du *Pk 38*. Les réparations sur les chars après le retrait du groupe von Hengl ont été effectuées sur les moteurs et trains de roulement surmenés. La *1./Panzer* est prête au combat, mais le commandement indique qu'elle ne peut emprunter que des routes correctes… qui n'existent pas dans la région. Les seuls itinéraires sont de mauvaises pistes…

La *2. Geb.Div.* ne franchit la Lisa que le 8 juillet, mais sans l'aide des chars. Les *Gebirgsjäger* éprouvent eux aussi d'énormes difficultés pour progresser, d'autant plus que seules les mules arrivent à amener le ravitaillement. Le 12, elle forme une *Gruppe* avec la *Panzer. Jag.Abt.55* sous les ordres du *Hptm* Seebach. Elle doit, à partir du 13 juillet à 8 heures au matin, aller sécuriser une route près d'une cascade à 5 km au sud de Zapad. Puis elle doit couvrir la Lisa et le versant sud du point nommé « Herzberg ». Le 15, un *Zug* appuie la progression des *Gebirgs* du *I./137* et du *MG Bton 4*, l'objectif étant une ligne de bunkers près de la Lisa. Le lendemain, avec le *I./137*, elle tente de repousser des formations russes ayant débarqué au nord de leurs positions. Les Russes vont mettre en ligne énormément de canonnières et des bateaux de transport de troupes pour tenter d'établir une tête de pont ou de tourner les défenses des *Gebirgsjäger*. Après être passée en réserve d'intervention, la *1./* retourne sur les bords de la Lisa pour sécuriser le secteur avec la *Panzer.Jag. Abt.55*. Les combats menés par les régiments de *Gebirgsjäger* pour progresser au-delà de la Lisa sont terribles. Les Russes s'accrochent becs et ongles, leur artillerie et mortiers ont des effets redoutables, car l'environnement (toundra et faibles hauteurs) n'offre quasiment aucune protection. Les pertes enregistrées par la *2. Gebirgs.Div.* sont élevées pour ce mois de juillet : 392 tués, 130 disparus et 1255 blessés.

Les Russes résistent farouchement et contre-attaquent fréquemment. Ils finissent par bloquer totalement le développement du *Gebirgskorps* qui se résout le 17 juillet à passer à la défensive, ce qui n'exclut pas des coups de mains ou fortes patrouilles. Le 27, la *1./* fait mouvement avec la *Panzer.Jäg. Abt.55* et prend position à 5 km au sud-est de Titova. Ces deux unités blindées dans le secteur ne vont pratiquement pas intervenir dans la tête de pont que les *Gebirgsjäger* ont réussi à créer sur les rives orientales de la Lisa. Cette région est couverte de toundra parsemée de monts auxquels les Allemands ont donné des noms ; cependant, ces hauteurs n'offrent aucune protection, car elles sont le plus souvent constituées de rochers sans végétation.

▶ Visite, le 26 juin 1941, du Generaloberst Nikolaus von Falkenhorst (Aok. Norwegen) au QG du Maj.Gen. Hjalmar Siilasvuo (III.Fin.Korps) à Majalampi. À gauche le chef de l'état-major finnois : le colonel Väinö Oinonen.

HOBBYLIT.NET

Les combats y font rage, les chasseurs croulent littéralement sous les obus de mortiers et d'artillerie et subissent des pertes terribles. Début août, la *1./* et la *Jäg.Abt.* servent le plus souvent à récupérer les blessés des combats livrés par les *Gebirsjäger* sur ces points hauts, parfois en plein combat. Le patron de la *2. Geb.Div.* les en remercie chaleureusement le 8 août. À la fin du mois, elle est incorporée dans la *Gruppe Deutsch* avec le *SS-Rgt.Inf. 9* et la *1./Pio.Btl.82*. La *1./Panzer.Abt.* sert surtout de réserve blindée ou de garde (elle va sécuriser le point coté « Herzberg » pendant quelques jours) jusqu'au 23 septembre 1941, date à laquelle elle rejoint Oulu en Finlande. Le résultat de ce manque de combats est sanctionné par un document de fin novembre de la *2. Geb.Div.*. répertoriant les décorations remises depuis le 23 juin à ses unités et celles en support. Or, la *2./Panzer.Abt.* ne figure pas dans ce document.

LE *STAB* ET LA *2./* AVEC LES WAFFEN-*SS*

Ces deux unités sont mises sous le commandement du *XXXVI. Korps* et se tiennent en réserve avec la *Panzer.Abt. 211*. Cette dernière est amalgamée avec la *SS-Aufkl.Abt.* « Nord » et le *Panzer.Jäg.Zug 307* ; le tout forme la *Gruppe* « von Heimendahl » stationnée à Särkäjärvi. La *Panzer.Abt. 211* est à Saija. La *2./* doit se déplacer et manœuvrer dans un terrain particulièrement difficile, à savoir marécages (avec des milliers de moustiques qui rendent la vie quasi impossible pendant la journée), d'immenses forêts très denses et, là aussi, des pistes quasi inexistantes. D'emblée, les *Panzer I* et *II* démontrent leurs limites car ils ne peuvent évoluer correctement dans ce milieu, ce qui va poser d'énormes problèmes par la suite. Les nerfs des conducteurs de *Panzer* vont être mis à rude épreuve alors que la mission initiale est d'attaquer en direction d'Alakurtti - Kantalahti. Le 1er juillet à 2h, la *6. Divisioona* est la première unité du *XXXVI. Korps* à s'élancer et franchit la frontière russe. Sa mission est de s'assurer le contrôle de la route Hautsjärvi – Kuusamo pendant que la *SS-Div.* « Nord » doit prendre les hauteurs de la route Kellosaikä – Salla. L'assaut débute pour les *SS* à 16h25 après un intense bombardement, qui malheureusement va créer plus de difficultés qu'autre chose en déclenchant des incendies un peu partout dans une forêt déjà très dense, et donc réduire énormément

En haut : Durant l'hiver 1941, un photographe a capturé la progression d'un *Panzer III Ausf. C* (en apparence, vu le tourelleau) suivi d'un *Panzer II Ausf. C*. Le plus lourdement blindé ouvre logiquement la marche.

Au milieu : Ce *Panzer III Ausf. H* vient de tirer au milieu des bois. Il est codé « 222 », le numéro ayant très certainement été volontairement atténué.

En bas : Un *Panzer I* sans numéro tactique (du *Stab* ou de la *2./*) sert de taxi à quelques *Waffen-SS* de la *SS-Division* « Nord ». En attente, derrière lui un *Kradmelder* de la *SS-Division* « Nord » sur une moto NSU 250.

▶ Ce *Panzer II Ausf. C* complètement démantibulé de la *2./* a dû vraisemblablement sauter sur une mine avant d'être touché par des obus. Les effets ont dû être terribles sur l'équipage.

◢ En image le type de terrain dans lequel doivent évoluer les chars du *Stab* et des *2./* et *3./*. Impossible quasiment de sortir de la piste : les blindés forment des cibles idéales pour les embuscades et les canons antichars russes. La *1./* évolue dans un autre type de paysage, totalement désolé et sans végétation.

la visibilité - parfois à 20 mètres. De plus, les Russes (104e et 122e divisions de fusiliers) sont installés dans des fortins aménagés aux toits épais (d'après les plans établis par les *Pionieren,* certains atteignent quasiment 2 mètres d'épaisseur) qui encaissent sans broncher les bombes et obus. La *2./* (*Hptm* Tölke), en soutien de la *6.Kp/SS-IR.6*, prend le nom de *Panzer.Kw.Gruppe* « Tölke ». L'attaque de la « Nord » va être un fiasco complet, une débandade en règle que seuls d'énergiques officiers vont arriver à juguler. La *Gruppe* « Tölke », de son côté, n'aura pas plus de succès car elle va rester engluée dans un marécage. De là, elle va être morcelée en petits groupes et mettre en place des postes d'observation ainsi que des bouchons d'arrêt sur la route de Salla, car des blindés russes y ont été repérés. Quelques heures plus tard, une contre-attaque blindée russe va contraindre les chars à retourner sur leur base de départ. Les *Panzer I* et *II* étant obsolètes, c'est un *Panzer III* (*Uffz* Herbst) qui s'offre le premier char russe de l'unité (on ignore de quel modèle…). Le *Hauptmann* Tölke étant tué au combat, c'est le *Leutnant* Hartmann (ancien *Adjutant* du *Stab*) qui prend sa place. La *169. ID* à gauche parvient dans deux secteurs à avancer difficilement, mais c'est dans celui de la *6. Divisioona*, au sud, que la situation est la meilleure. Le 5, les Russes avec de nombreux blindés percent la ligne de défense centrale de la *169. ID* et de la « Nord » près de Kuolajoki. La *2./Panzer. Abt.* est envoyée en renfort mais elle reste en réserve d'intervention, et rejoint désormais la *Gruppe* « Heimendahl » avec la *Panzer.Abt. 211* et le *Jäg.Zug 304*. Elle est rattachée à la *169. ID* à compter du 8, date à laquelle toutes les unités ont progressé. Salla est prise le 7 au soir, mais les pertes ont été très lourdes chez les *SS* et au sein de la *169. ID*. La *Panzer. Abt.* effectue surtout des patrouilles sur l'arrière de la ligne de front, ce qui a le don de contrarier son patron quant à l'emploi fait de son unité. C'est surtout l'artillerie russe - reine des batailles - qui causera des dommages à ses *Panzer*. Quasiment tous les rapports journaliers stipulent des pluies d'obus de tous calibres. Les *Panzermänner* n'ont pas de quoi briller sur le terrain, privés quasiment de tout combat. Le 27, elle est attachée momentanément avec le *SS-Rgt.6* au *III Armeijakunta*. Du 19 au 2 août, le *Stab* et la *2./* vont alterner leur présence dans cette unité et le *XXXVI. Korps* de Märkäjarvi à Kananainen.

LA 3./ ET LES FINNOIS

La *3./Panzer.Abt.* (*Oberleutnant* Walter) est directement subordonnée au groupe finlandais F à Raatevaara : elle doit le soutenir dans son attaque en direction d'Uhuta à l'est de Vuokkiniemi, dont la capture est le premier objectif. La *3./* est avec le « Osato M » (détachement M) et capture Latvajärvi. L'avancée, contrairement aux autres *Panzer.Kp* de l'unité, est rapide : pas loin de 45 km à Pon'ga Guba, face à la 54e division de fusiliers ! Les Allemands seront totalement sidérés par les performances des Finnois qui ont construit une piste de rondins, quasiment au fur et à mesure de leur progression. Cette dernière va cependant être ralentie puis arrêtée par la résistance russe. Fin août, le groupe F est bloqué sur les rives de la rivière Kis Kis sur la route Korpiyarvi-Ukhta, notamment à Vuonnisenjoki où le pont été détruit. Un ouvrage provisoire a bien été construit, mais il n'est pas prévu pour les chars. Le *Panzer* codé « 334 » traverse… et le pont s'effondre. Il faudra attendre plusieurs jours pour qu'un ponton soit installé. Dès la traversée, les Allemands sont contre-attaqués par les Russes qui détruisent deux chars et en endommagent un troisième ; le reste des *Panzer* et l'infanterie finlandaise repassent le pont dans l'autre sens. Les Finnois vont combattre très durement et n'avancent plus malgré l'aide de la « Nord ». Au même moment, la géopolitique s'invite dans le secteur : les États-Unis somment la Finlande, le 28 octobre, d'arrêter de progresser en territoire russe. Le maréchal Mannerheim promet alors que ses troupes ne poursuivront pas vers Leningrad et Mourmansk. Le front va se figer avec seulement des attaques locales appuyées par les chars qui subissent des pertes occasionnées par les mines et pièces antichars russes.

La *Panzer.Abt.* va rester en réserve, son parc blindé étant au plus bas entre les véhicules perdus ou détériorés lors des combats et les autres ayant des problèmes mécaniques. Elle va, comme ces consœurs, effectuer des patrouilles sur les pistes praticables ou être en réserve d'intervention. En décembre 1941, elle rejoint Oulu.

LES DERNIERS COMBATS

L'unité (*Stab* et *2./*) est dirigée vers le flanc nord tenu par le *III Armeijakunta* qui, pour l'instant, est le secteur le plus prometteur en termes d'avancée. La « Nord » détache plusieurs unités dans le secteur de Kairala sous commandement du *III Armeijakunta*, et la *Panzer.Abt*. se joint à l'ensemble près de Märkäjärvi. La mission est simple : franchir la rivière Sohjananjoki. Le 30 juillet démarre l'offensive : les Russes résistent durement et font sauter le pont. Le 2 août, après la construction d'un ponton, le *SS-IR.6* franchit la rivière avec le soutien des *Panzer*, mais ces derniers ne font que 300 mètres avant d'être alignés par des canons antichars : deux vont rester sur le terrain. La progression reprend néanmoins jusqu'à Kiestinki. Au 7 août, les effectifs sont les suivants :

- *Stab* : 7 *Panzer I*
- *2./* : 2 *Panzer.Bef*, 3 *Panzer I*, 2 *Panzer II*, 8 *Panzer III*.

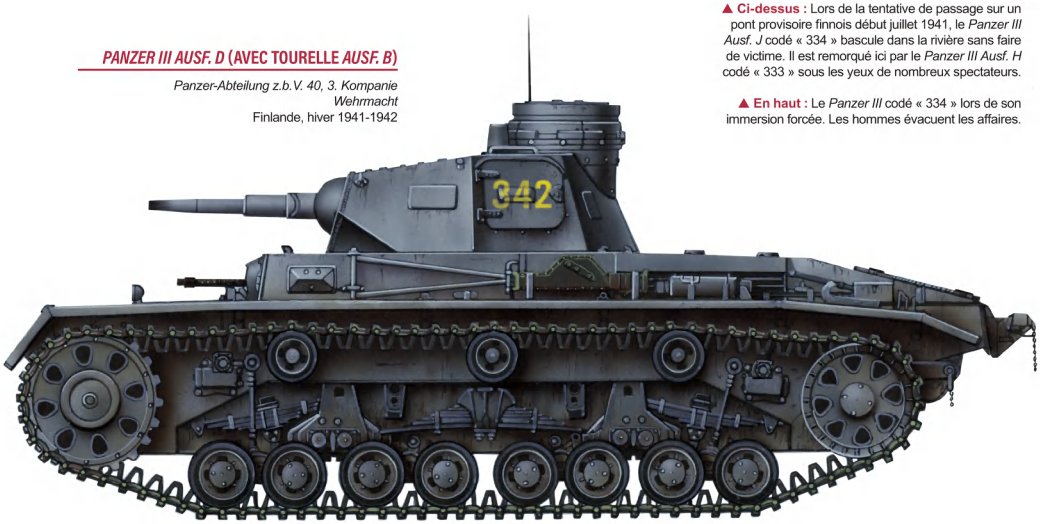
Au 18 août, les unités sont arrêtées à Kiestinki, la *Panzer.Abt.* y perd plusieurs chars. Les rares voies de circulation sont énormément minées par les Russes. Elle reprend ses anciennes missions de sécurisation et patrouille. Durant l'automne, l'unité est dans le secteur de Kiestinki-Louhi en alternance avec la *SS*-« Nord » et les troupes finlandaises. Les combats font rage, les *Panzer* interviennent ponctuellement là où leur appui est nécessaire. Au 12 novembre, l'unité aligne sept *Panzer I*, deux *Panzer II* et quatre *Panzer III* en réparations. Une fois encore ce ne sont que des missions de surveillance et de patrouilles qui marquent les journées des *Panzermänner*. Ce n'est que le 24 novembre qu'un peloton est envoyé près de Lakijärvi où il va combattre une opération amphibie

▲ **Ci-dessus :** Lors de la tentative de passage sur un pont provisoire finnois début juillet 1941, le *Panzer III Ausf. J* codé « 334 » bascule dans la rivière sans faire de victime. Il est remorqué ici par le *Panzer III Ausf. H* codé « 333 » sous les yeux de nombreux spectateurs.

▲ **En haut :** Le *Panzer III* codé « 334 » lors de son immersion forcée. Les hommes évacuent les affaires.

PANZER III AUSF. D (AVEC TOURELLE *AUSF. B*)

Panzer-Abteilung z.b.V. 40, 3. Kompanie
Wehrmacht
Finlande, hiver 1941-1942



▶ **En haut :** Une Hanomag 1.3 Liter Saloon (produite à 9187 exemplaires) passe à côté d'un *kl.Pz.Bef.* de série 3 codé « 301 » (*3./*). Il est en partie camouflé sous des branchages. Le rail oblique est la goulotte de protection de l'antenne.

◢ **Au milieu :** Trois *Panzer III*, dont au moins un *Ausf. G*, lors d'une pause. Les équipages surveillent le terrain : la tourelle du « 335 » est orientée à 6 heures.

◢ **En bas :** *Panzermänner* de la *3./* avec des reporters finnois. Derrière le personnel un *Pz.III Ausf.B/D*. Sa tourelle appartient à un *Ausf. B* avec son tourelleau proéminent (que l'on retrouve aussi sur les *Ausf. C*). Elle est montée sur un châssis d'*Ausf. D* dont on devine une partie du train de roulement à l'avant. Au fond, un *Pz.III Ausf. G* ou *H*.

russe : les performances des canons de *2cm* sur les fantassins ennemis seront appréciées. En décembre, l'unité au complet se rassemble à Oulu en Finlande, mais l'arrivée de la neige va compliquer le déplacement des blindés. Le front ne bougera plus avant avril 1942. À la mi-mai, elle participe à une grande offensive entre Jelettijärvi et Mustajärvi mais le terrain est peu propice (une fois de plus) aux déplacements des blindés avec une neige épaisse ; cependant, les Russes (23e division de cavalerie et 186e division de fusiliers) sont repoussés. Elle sécurise ensuite la route Ahvenlahti – Kiestinki puis est renvoyée sur Kiestinki fin juin où elle va y rester jusqu'en novembre 1942. Le 16 décembre 1942, elle est débarquée à Oslo où ses effectifs vont former la *II./Panzer. Rgt.9* de la future *25. Panzer.Division*.

CONSTAT FINAL

La *Panzer.Abt. z.b.V. 40* n'aura pas eu la tâche facile, loin de là. Ses *Panzer I* et *II* n'ont pu jouer aucun rôle majeur sauf éventuellement en Norvège ; seuls ses *Panzer III* armés des canons de *3,7cm* puis de *5cm* apporteront de la consistance à l'unité. L'état des terrains sur lequel elle a évolué était catastrophique. Elle a été contrainte d'évoluer sur de rares pistes qui l'ont limité à des missions de sécurisation des arrières et de patrouilles. Le commandement allemand a très souvent morcelé ses unités blindées en *Kampfgruppen*, avec un record pour la *Panzer.Abt.* dont les trois *Kompanien* ont combattu pour les plus éloignées à.... 480 km à vol d'oiseau l'une de l'autre (de l'embouchure de la Lisa à Kuusamo). Dès lors, aucune cohésion n'était possible, la distance rendant ce travail impossible pour le *Kommandeur*. ■

SOURCES

- *KTB Panzer.Abt. z.b.V. 40 1940*
- *KTB XXXXVI Korps 1941*
- *Tagesmeldungen 2. Geb.Div. 1941*
- Kuusela (K.), *Panzers in Finlande*, Barbarossa Books, 2000.

HOBBYLIT.NET

PAR BENJAMIN GRAVISSE

LE T-72

LE CHEVAL DE BATAILLE DE L'ARMÉE RUSSE

Lors des grandes manoeuvres « Zapad-81 », le T-72 fait sa première apparition en masse. Le char n'est alors en service que depuis quelques années, mais sa silhouette résolument moderne apporte un certain renouveau aux armées du Pacte de Varsovie. DR

Même sans être un amateur acharné de cinéma contemporain, lorsque l'on entend parler des films de la saga Rocky, l'on a tous et toutes certaines images qui viennent directement à l'esprit : la musique « Eye of the Tiger » du groupe Survivor, un boxeur italo-américain qui crie d'une voix éraillée « Adriane » et enfin son célèbre adversaire le boxeur soviétique (qui concentre tout ce qui se fait de mieux en matière de clichés sur l'URSS) Ivan Drago (interprété par Dolph Lundgren). Non, cet article ne va pas parler de cinéma des années 1980 ; en revanche, il est intéressant de voir que dans le 7e art comme dans le monde militaire, il est des éléments qui reviennent de manière quasi instinctive. Le char de combat soviéto-russe T-72 ne fait pas exception en la matière ; dès que l'on commence à parler de ce véhicule, des images telles que « des tourelles plantées à côté des châssis », les chars de Saddam Hussein détruits en nombre durant l'opération « Tempête du désert » ou encore les « acrobaties » réalisées par des T-72 lors du Biathlon de chars en Russie viennent immédiatement à l'esprit. Or, malgré tout ce qui a pu être écrit à son sujet et tout ce qui le sera encore dans un plus ou moins proche avenir, le char de combat T-72 est un sujet extrêmement vaste sur lequel il y a encore énormément à dire et qui ne se limite pas aux idées que l'on se fait de ce dernier (bien qu'elles soient rigoureusement exactes).

Profils couleurs : © M. Filipuik, Batailles & Blindés, 2023

Avant même d'entrer dans le vif du sujet et de parler d'historique et de technique, il est utile de rappeler qu'environ 30 000 T-72 sont sortis des chaînes de production en URSS et ailleurs entre 1973 et 1995. Certes, le nombre ne fait pas tout, mais il permet de mieux appréhender le fait qu'il n'y a pas un T-72, mais des kyrielles de variantes de T-72 ; chaque opérateur (ou presque) exploitant des T-72 ayant développé une version locale de ce dernier. En outre, histoire d'encore complexifier un peu plus le tableau, le T-72 va donner naissance au T-90 qui, au départ de la même plate-forme technique, va progressivement se distancer du premier tout en conservant certains des défauts constatés sur celui-ci.

LA POLITIQUE INDUSTRIELLE SOVIÉTIQUE ; VOUS N'Y COMPRENEZ RIEN ? EUX NON PLUS !

Bien que l'économie soviétique fut dirigée selon le concept de la centralisation des moyens disponibles concentrés dans les mains de l'État et régie par les plans quinquennaux, le modèle se révéla être particulièrement inefficace ; inefficacité qui deviendra de plus en plus apparente dans le courant des années 1970. L'économie soviétique marqua de plus en plus le pas face à ses homologues occidentales et principalement américaine. Le secteur industriel de la production militaire qui disposait de moyens financiers et humains conséquents (surtout quand mis en corrélation avec la taille réelle de l'économie soviétique) se révéla être une formidable gabegie dont la concentration n'était certainement pas le point fort. La production de chars de combat était un exemple particulièrement représentatif de cette gabegie puisque pas moins de cinq usines produisant trois familles de chars différentes fournissaient l'armée soviétique ainsi qu'une partie des forces du Pacte de Varsovie et des pays « frères » dans le courant des années 1980 ! Là où les forces armées occidentales employaient un seul modèle de char de combat principal (Leopard 1 et à sa suite Leopard 2 ou M60 et à sa suite M1(A1) Abrams, par exemple) évoluant au fur et à mesure des années, les responsables politiques et militaires soviétiques disposaient de trois familles de chars que sont les T-64, T-72 et T-80 (ainsi que les nombreuses variantes de ces derniers) produits simultanément dans des usines localisées dans l'actuelle Russie ainsi qu'en Ukraine.

Mais comment en est-on arrivé à cette situation ?

En fait, si on regarde rétrospectivement le développement des chars de combat soviétiques à partir du T-34 (et plus spécifiquement du T34/85 équipé d'un canon ZiS-S-53 de 85 mm), on se rend compte que chaque nouveau véhicule est une évolution/réaction par rapport à la version antérieure. Ainsi et de manière schématique, le T-34/85 a donné naissance au T-44, ce dernier débouchant sur les T-54/T-55 qui donneront enfin naissance au T-62 : en parallèle, le calibre des canons employés a augmenté passant du canon de 85 mm du T-34/85 au canon de 115 mm sur le T-62, enfin la taille de l'équipage a été réduite, passant de 5 à 4, puis 3 membres d'équipage à partir du T-64.

▲ Un T-62A du Pacte de Varsovie photographié à l'exercice. Cette nouvelle génération de blindés intéresse grandement les membres de l'OTAN qui voient dans cette prolifération de nouveaux modèles une menace. US Nara

◀ Le T-62 marque surtout l'apparition d'un nouveau calibre pour les chars soviétiques avec sa pièce de 115 mm. Jusque-là, les T-54 et T-55 étaient en effet équipés d'une pièce de 100 mm qui commençait à montrer ses faiblesses face aux canons occidentaux. DR

Point commun de tous ces modèles : une taille réduite par rapport à leurs homologues occidentaux ainsi qu'une certaine rusticité permettant de produire en masse les véhicules et de les mettre en œuvre avec des équipages peu (ou faiblement) formés.

La massification de la production des chars de combat soviétiques a eu plusieurs conséquences : premièrement l'existence d'une certaine forme de concurrence entre les usines et bureaux d'études rattachés, les principales disposant de leurs « ingénieurs vedettes » qui eux-mêmes disposaient de relais politiques bien placés au Kremlin ainsi qu'au Politburo. De plus, de par la taille des usines, celles-ci représentaient d'énormes bassins d'emplois fournissant du travail à une main-d'œuvre pléthorique : bref, cette industrie était importante dans le cadre de l'économie soviétique. Deux principaux centres de production existaient en URSS ; le premier situé dans la ville de Kharkov (dans l'actuelle Ukraine) composé de l'usine Malyshev et du bureau d'études rattaché KMDB dirigé entre 1940 et mai 1976 par l'ingénieur Aleksandr Morozov, l'autre installé à Nizhny Tagil (dans l'actuelle Russie) composé de l'usine UralVagonZavod et du bureau d'études rattaché dont l'ingénieur principal entre 1953 et 1969 était Leonid Kartsev. Ces deux ingénieurs extrêmement brillants vont développer (avec leurs équipes respectives) la totalité des chars de combat soviétiques entre 1945 et 1980. Chacun des deux centres travaillera également à améliorer les performances au combat des productions de l'autre centre ; ceci aboutissant à une amélioration des performances des véhicules blindés soviétiques, mais complexifiant très largement la chaîne logistique.

Au tout début des années 1960, l'URSS travaille sur un projet de chars de combat devant prendre la relève du pléthorique T-54/T-55 et permettant d'améliorer le T-62 qui entrait alors en service : l'arrivée des nouveaux FV4201 Chieftain (Angleterre) dotés du canon Royal Ordnance L11A5 de 120 mm et M60 (États-Unis) équipé du canon M68 de 105 mm déclassaient *de facto* les chars soviétiques, d'où le besoin de développer une réponse appropriée. Kharkov travaille alors sur ce qui deviendra le T-64 (*Object 432*) équipé à l'origine d'un canon de 115 mm (2A21). Au même moment et de manière non officielle, Nizhny Tagil travaille sur une modernisation du T-62 avec un nouveau châssis, l'*Object 167*, équipé d'un moteur diesel V-26 et de six galets de roulement de grande taille. Le projet de Nizhny Tagil ne va pas être accepté par les responsables soviétiques malgré les bonnes performances offertes par ce dernier, la priorité étant donné à la production du T-62 (pour faire le nombre) tandis que le T-64 devait devenir le nouveau char « de pointe » de l'Armée soviétique.

Cependant, le développement du T-64 (*Object 432*), sous l'égide d'Aleksandr Morozov, va rencontrer de très sérieuses difficultés : le char se révèle très onéreux, complexe à développer et mettre au point (le blindage composite acier/céramique envisagé doit être remplacé par un composite acier/aluminium vu l'absence de capacité de production en URSS), peu fiable (le chargeur automatique se bloque une fois sur trois en moyenne sur les premiers véhicules !), et enfin le moteur diesel 5GTDF l'équipant, outre une fiabilité et une durée de vie médiocre, nécessitait un nombre d'heures de travail important pour son assemblage, ce qui ne permettait d'en fournir suffisamment pour satisfaire les besoins de toutes les usines de production soviétiques. Ces éléments font que les responsables militaires regardent le nouveau char d'un très mauvais

▲ Entré en service au milieu des années 1960, le T-64 représente une véritable rupture technologique avec les chars alignés par l'Armée soviétique jusque-là. DR

▼ Le T-64A comporte de nombreuses innovations, notamment sur le plan du blindage composite. Enfin, malgré son entretien difficile, le bloc moteur du T-64 est plus compact que ceux des autres chars soviétiques alors développés. DR

œil, et ce malgré des performances très avancées pour l'époque ; grâce aux soutiens politiques de A. Morozov (notamment Dmitriy Oustinov, ce dernier étant à la tête de l'ensemble le de la production militaire) le projet va être maintenu et les ingénieurs chargés de le fiabiliser pour que ce dernier devienne le seul véhicule équipant l'Armée rouge à terme. Au final, le T-64 (*Object 432*) équipé d'un canon 2A21 de 115 mm voit sa production confirmée par une directive du conseil des ministres d'URSS datée de décembre 1962 : preuve que le développement va être parsemé d'embûches, le véhicule ne sera admis au service officiellement sous le type T-64A (*Object 434*)... qu'en mai 1968. Le T-64A (*Object 434*) diffère principalement du T-64 (*Object 432*) par l'installation d'un nouveau canon 2A26 (D-81) de 125 mm couplé à un chargeur automatique 6ETs10.

L'usine UralVagonZavod et son ingénieur L. Kartsev perçurent très rapidement la « menace » constituée par le T-64 pour leur usine ainsi que leur bureau d'études ; l'adoption de ce dernier comme seul véhicule pour rééquiper les forces terrestres soviétiques et l'abandon de l'*Object 167*, voyait l'usine UralVagonZavod risquer de se transformer à terme en une succursale de Kharkov. Cette analyse se révéla pertinente puisqu'une directive du conseil des ministres de l'URSS datée du 15 août 1967 chargea UralVagonZavod de se préparer à produire des T-64 dès 1970. Les problèmes rencontrés dans le développement le T-64 vont pousser L. Kartsev et son équipe d'ingénieurs à redessiner le T-64A (un prototype de ce dernier fut envoyé chez UralVagonZavod) en reprenant des idées développées dans le cadre de l'*Object 167* ainsi que d'une version modernisée de ce dernier : l'*Object 167M* équipé d'un canon 2A26 (D-81) de 125 mm alimenté par un chargeur automatique AZ. Ce projet sera refusé par la commission technique GKOT en date du 26 février 1964.

PETITS ARRANGEMENTS

Vu les retards et difficultés connus avec le T-64, une directive issue du ministère de la Défense et datée du 5 janvier 1968 (celle-ci court-circuitant la directive du conseil des ministres de l'URSS) va voir Nizhny Tagil être chargé de développer une version « de secours » du T-64 permettant de rééquiper rapidement les forces armées soviétiques tout en permettant de palier (pallier) aux retards du T-64A. Sur base de ce dernier, un nouveau modèle récupérant la caisse et le train de roulement du T-64A, le canon 2A26 de 125 mm couplé au chargeur automatique AZ tout en étant équipé du moteur diesel V-45K (730 chevaux) va être créé : l'*Object 172*.

▲ T-62 lors d'un exercice en Bulgarie en 1982. Sa production s'est arrêtée en 1973 pour faire place sur les chaînes au T-72 bien plus moderne et tout aussi rustique. DR

▶ Rare cliché d'un des premiers exemplaires construits du T-72. On distingue que les caractéristiques principales des chars soviétiques, notamment la tourelle en forme de bol renversé, sont toujours présentes. DR

HOBBYLIT.NET

◀ L'installation du pilote au milieu de la caisse oblige les ingénieurs soviétiques à installer un dispositif en V servant à repousser l'eau en cas de franchissement d'une coupure humide. DR

◥◥ Page de droite, en haut : L'apparition du T-72 amène les Américains à grandement s'intéresser à cet engin. Cette photo, récupérée par les services du Pentagone, souligne l'ajout des premières briques réactives Kontakt sur la tourelle de ce T-72M1 tchécoslovaque. US Nara

Vu la faible fiabilité offerte par le train de roulement du T-64A sur l'*Object 172*, la résolution 326-113 (datée du 12 mai 1970) du comité central de l'URSS visant à « améliorer davantage le char Object 172 » va être entérinée… Mais en réalité cette résolution est le résultat d'une pirouette juridique. La directive a été promulguée en l'absence de D. Oustinov (qui soutenait l'adoption du T-64A comme véhicule « unique ») ainsi que de S.A. Zverev (en charge de l'industrie), ces derniers étant en vacances, l'initiative fut le résultat d'un lobbying politique provenant de Nizhny Tagil. Ayant les mains « libres », les ingénieurs L. Kartsev et V. Venediktov vont reprendre le train de roulement à six roues de grande taille de l'*Object 167* propulsé par un moteur V-45K poussé à 780 chevaux, ce dernier devenant le V-46 : l'accroissement de puissance répondant à l'augmentation de la masse passant à 41 tonnes. L'*Object 172M* était né.

Après une période d'essais constructeurs s'étalant entre novembre 1970 et mai 1971 et concernant trois prototypes, un lot de quinze véhicules va être produit et testé intensivement en 1972. Vu les bons résultats obtenus par ces derniers, la résolution 554-172 (7 août 1973) du comité central d'URSS va admettre au service l'*Object 172M* au sein de l'armée soviétique : ce dernier recevant par la même occasion sa dénomination officielle, le T-72 Ural. La production en série du véhicule sera lancée dans la foulée, les véhicules du premier lot (trente chars) sortant de Nizhny Tagil dès 1973, l'usine ChTZ de Tcheliabinsk lançant la production en série peu de temps après.

L'accession au pouvoir de M. Gorbatchev en 1985 va voir ce dernier, pleinement conscient du retard de l'économie soviétique ainsi que des difficultés croissantes de celle-ci, imposer une cure d'austérité au secteur militaire. La production de chars va être directement impactée par ces économies, en effet, au début des années 1980, on dénombre cinq usines produisant des tanks :

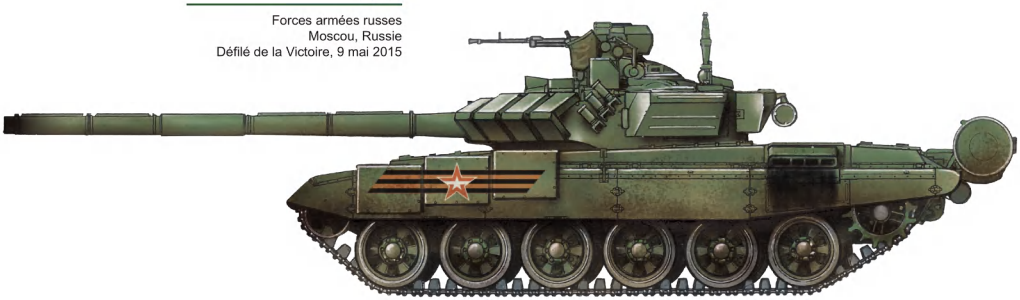
- L'usine Malyshev de Kharkov : T-64B et T-80UD
- L'usine UralVagonZavod de Nizhny Tagil : T-72 et T-80U
- L'usine Chelyabinsk Traktor Zavod (ChTZ) de Tcheliabinsk : T-72
- L'usine Kirov de Leningrad : T-80U
- L'usine OmskTransMash d'Omsk : T-80U

Cet ensemble pour le moins hétérogène permettait à l'URSS de sortir plus de 3 000 chars annuellement dans le courant des années 1980, l'année 1987 voyant un record de production s'établir à 3 254 unités produites. Le déclin commença peu après puisque l'usine ChTZ de Tcheliabinsk ferme ses portes en 1989 après avoir produit 1 522 T-72, tandis que l'usine Kirov de Leningrad ferme ses portes en 1991.

La fin de l'URSS va voir l'usine Malyshev et le bureau d'études KMDB passer dans le giron de l'Ukraine. Ne restait alors en Russie plus que Nizhny Tagil produisant des T-72 et Omsk produisant des T-80U. Les responsables russes

T-72B3

Forces armées russes
Moscou, Russie
Défilé de la Victoire, 9 mai 2015

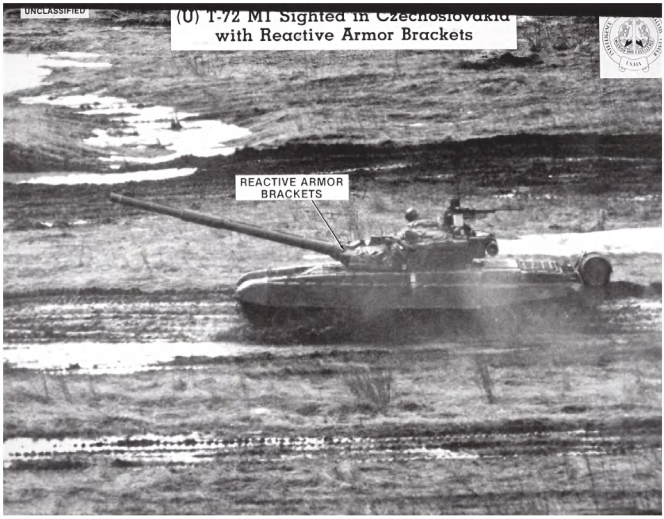


ayant clairement exprimé dès 1992 que le pays ne pouvait pas se permettre de disposer de deux modèles de chars en production, c'est finalement le T-80U qui va « perdre » avec la priorité accordée à Nizhny Tagil et son « nouveau modèle » le T-90… qui n'est au début qu'une resucée du T-72 sous une autre dénomination. Ainsi, le char « de secours » soviétique issu du bureau d'études d'UralVagonZavod et dont les responsables à Moscou ne voulaient pas est devenu le principal char de combat russe, cette situation perdurant jusque maintenant !

LA TECHNIQUE ? C'EST FANTASTIQUE ! (OU PAS)

Vu le nombre de variantes existantes du T-72, il est impossible de les passer toutes en revue, c'est pourquoi la description technique va se focaliser sur le T-72B3 Obr.2016 : variante la plus nombreuse dans l'ordre de bataille russe ainsi que variante du T-72 la plus exposée ces derniers mois.

Néanmoins, avant de poursuivre, il est utile de préciser qu'il existe trois grandes versions de base du T-72 : le T-72 Ural (*Object 172M*), le T-72A (*Object 172M-1*) et enfin le T-72B (*Object 184*). Ces trois variantes se différencient au niveau des blindages, de la motorisation et de l'armement même si l'architecture générale du véhicule n'évolua pas fondamentalement. Comme la désignation le laisse deviner, le T-72B3 *Obr.2016* est une revalorisation importante du T-72B d'origine (entré en production en 1985) dont les travaux ont été effectués par l'usine OmskTransMash. Autre point important en ce qui concerne le T-72 (et par extension les chars soviétiques de la même époque) : il s'agit de véhicules « légers » en comparaison avec ses homologues occidentaux. Le T-72 en ordre de marche présente une masse de 41 tonnes tandis que le T-72B3 *Obr.2016* voit cette dernière passer à 46,5 tonnes.



• STRUCTURE GÉNÉRALE

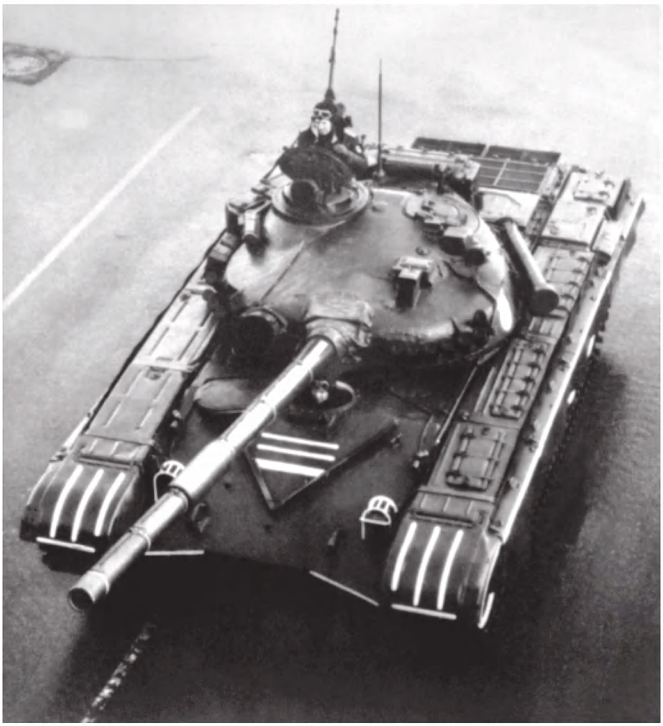
Le T-72 présente une architecture qu'on peut qualifier de « soviétique classique » : c'est-à-dire qu'il a été conçu pour être compact (volume interne : 11 m³), léger, rapide et présentant un gabarit de faible hauteur.

▼ Les forces du Pacte de Varsovie seront elles aussi équipées du T-72 lorsque ce dernier entrera en production. Sont photographiés ici plusieurs T-72 de la *NVA*, l'armée est-allemande, lors d'une parade dans les années 1980. DR

HOBBYLINE.NET

À noter que cette « compacité » du char a comme conséquence une habitabilité médiocre (avec un champ de vision restreint) pour l'équipage ainsi qu'un intérieur inadapté pour les personnes dont la taille dépasse 1,75 m. Le char est construit autour d'une caisse compacte présentant une longueur de 6,95 m, une largeur de 3,59 m et une hauteur de 2,23 m : au-dessus de celle-ci prend place une tourelle où se trouvent les armements. La caisse est constituée de plaques d'aciers à haute résistance tandis que le glacis du véhicule qui présente une inclinaison de 68° est un assemblage de deux plaques d'aciers entre lesquelles viennent s'intercaler des plaques d'aciers à haute dureté. Une tourelle, présentant un profil bas et entraînée par un système hydraulique, prend place sur la caisse : celle-ci abrite l'ensemble des armements embarqués dans le T-72.

L'équipage est composé de trois personnes : un pilote qui prend place dans la caisse sous le glacis à l'avant du véhicule et qui dispose de sa propre trappe d'accès, le chef de char qui est assis en tourelle à la droite de la culasse du canon et enfin le tireur qui est assis à la gauche de la culasse du canon : ces deux membres d'équipage sont donc assis au-dessus des munitions stockées dans le chargeur automatique positionné dans le fond du panier de la tourelle. Enfin, le moteur est positionné de manière transversale à l'arrière du véhicule.



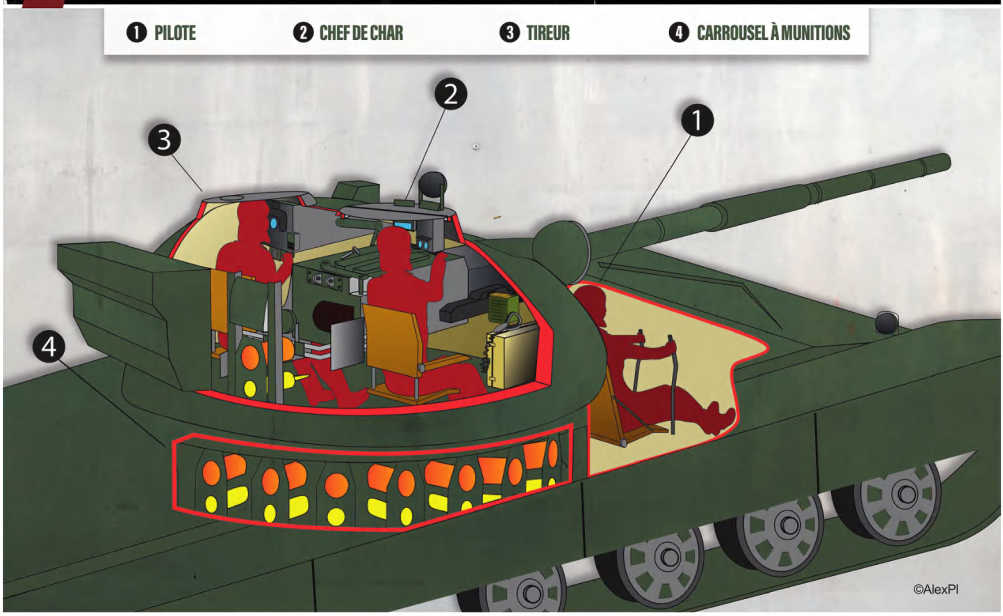
• ARMEMENTS

Équipées à l'origine du canon 2A26 (DT-81) de 125 mm, développé par l'OKB-9 de Iekaterinbourg, monté en tourelle et alimenté par un carrousel électromécanique AZ-172 installé dans le panier de la tourelle, les principales versions ultérieures du T-72 ont été équipées du canon 2A46 (T-72A) et ensuite 2A46M (T-72B) ; ces deux versions étant des versions améliorées se distinguant au niveau de la durée de vie et des performances balistiques du canon 2A26. L'armement principal du T-72B3 *Obr.2016* est le canon à âme lisse 2A46M-5 (D-81TM-5) de 125 mm et d'un calibre de 48 longueurs alimenté par un chargeur automatique AZ-184 contenant 22 ensembles obus-missiles/charges propulsives : le tube dispose d'une capacité de pointage allant de -5° à +13°. Le couple canon/chargeur (également employé sur le

▲ Cette vue du dessus d'un T-72A d'une unité de la Garde à la parade va intéresser les services de renseignement de l'OTAN en raison de la présence d'un surblindage ajouté sur l'avant de la tourelle et qu'on distingue en forme d'excroissance. US Nara

◀ Le T-72 profite d'une silhouette très basse pour un char de combat comme le montre ce dernier, camouflé. Il ne mesure, en tout, que 2,23 mètres de hauteur ! On distingue le surblindage ajouté à la tourelle sur ce modèle. US Nara

ORGANISATION INTERNE D'UN T-72



T-90) permet de tirer des munitions plus longues que ces prédécesseurs, ce qui offre la possibilité au T-72B3 *Obr.2016* de tirer, outre l'ensemble des obus et missiles ATAGM russes, les nouveaux 3BM59 Svinets-1 et 3BM60 Svinets-2. Un stabilisateur 2E42-4 couplé au canon permet d'accélérer significativement la vitesse de rotation de la tourelle qui passe de 24 à 40°/secondes. La conduite de tir (modèle 1A40 du T-72B) est complétée par un viseur thermique Sosna-U, installée sur le toit de la tourelle, développé par les Biélorusses de Peleng et comprenant un système d'imagerie thermique Catherine FC provenant de Thales couplé à un télémètre laser : l'ensemble offrant une capacité de détection allant jusqu'à 5 km (de jour).

Pour la lutte antiaérienne une mitrailleuse 6P50 Kord de 12,7 mm est installée sur le toit de la tourelle, placée sur un affût mobile, elle est servie par le chef de char… qui ne bénéficie d'aucune protection quand il en fait usage ! À l'inverse, une mitrailleuse PKTM de 7,62 mm est placée en position coaxiale sous la tourelle ; elle permet au chef de char de tirer à travers une ouverture dans la face avant de celle-ci.

• PROTECTION

La protection est très certainement un des éléments qui a le plus évolué au cours de la vie du T-72 ; alors que les premiers T-72 disposaient d'une tourelle en acier moulé dont l'épaisseur variait entre 350 et 475 mm, la protection va être significativement revue lors du développement de chaque « principale évolution » de l'engin. Le T-72B3 *Obr.2016* dispose d'une caisse en acier dont le glacis avant est équipé d'un blindage homogène laminé composé de deux plaques en acier entre lesquelles viennent prendre place quatre plaques en acier à haute résistance. À cet ensemble viennent s'ajouter des briques réactives du système Kontakt-5 (4S22) qui recouvrent tout le glacis. La protection des flancs est revue avec ajout de plaques de blindage réactif Relikt sur une longueur d'environ deux tiers du véhicule, la partie arrière où se trouve le compartiment moteur étant couverte par un blindage cage.

La protection de la tourelle est également revue : la structure de base est en acier moulé comprenant un surblindage dans son arc frontal qui permet d'accueillir une structure composite composée d'un assemblage de plaques d'acier et de caoutchouc inclinées. Au fur et à mesure des revalorisations, des briques réactives ont été ajoutées sur la tourelle ; le T-72B3 *Obr.2016* dispose de briques réactives Kontakt-5 (4S22) sur l'arc frontal ainsi que partiellement en toiture, tandis que les flancs ont reçu des briques réactives Relikt et un blindage cage à l'arrière de celle-ci.

Néanmoins, cette revalorisation de la protection est lacunaire : on relève une absence d'une couverture complète de la tourelle avec des briques réactives, pas de renforcement de la protection de la zone de jonction tourelle/caisse qui est très vulnérable, absence de système *hard-kill* et dans une moindre mesure *soft-kill* et enfin décision étonnante de ne pas télécommander la mitrailleuse en toiture. Si cette modernisation a été voulue comme une variante « low cost », il n'empêche que certaines décisions par rapport à celle-ci ont de quoi laisser perplexe… et les événements en Ukraine ont bien mis ces problématiques en évidence.

• MOTORISATION

Positionnée de manière transversale à l'arrière du véhicule, la motorisation repose sur un moteur diesel V-92S2F de 1130 chevaux (les T-72 et T-72A disposaient du V-46 développant 780 chevaux et le T-72B d'origine du V-84-1 développant 840 chevaux) couplé à une transmission robotisée (les variantes antérieures disposaient d'une transmission manuelle avec sept vitesses avant et une vitesse arrière) ; le moteur offre au véhicule un rapport puissance/masse s'établissant à 24 chevaux/tonne, ce qui est un sérieux accroissement par rapport aux variantes antérieures où ce rapport oscillait entre 18 et 19 chevaux/tonnes.

L'ensemble entraîne deux chenilles d'une largeur de 580 mm et comportant six galets de roulement en aluminium d'un diamètre de 750 mm, trois rouleaux porteurs, un barbotin placé à l'arrière à proximité immédiate du moteur et enfin une poulie tendeuse à l'avant de la chenille. La suspension est assurée par des barres à torsion complétée par des amortisseurs hydrauliques sur trois des six galets de roulement.

Cette colonne de T-72M1 polonais est photographiée lors d'exercices du Pacte de Varsovie. La pièce de 125 mm peut engager une cible adverse jusqu'à 5000 mètres. DR

• PERFORMANCES

Étant donné l'architecture du véhicule (moteur transversal) couplée à deux boîtes de vitesse, les T-72(A/B) avaient comme caractéristique d'avoir une vitesse de pointe élevée en marche avant (60 km/h sur route), mais une vitesse excessivement réduite en marche arrière (5 km/h). Ainsi, conçu pour les percées rapides, le véhicule est en position délicate dès qu'il doit pour une raison ou une autre sortir d'une position retranchée : sa faible vitesse en marche arrière le rend excessivement vulnérable à un tir direct une fois détecté.

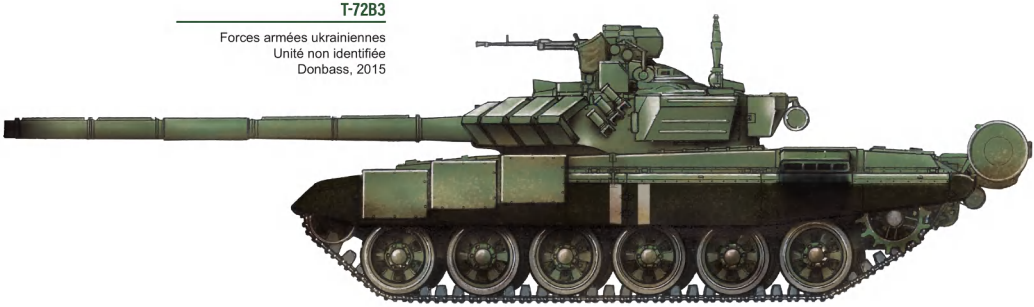
Avec un emport en carburant interne de 1 200 litres pouvant être complété par deux réservoirs largables d'un total de 400 litres, le T-72 bénéficie d'une autonomie sur route de pouvant atteindre les 700 km. C'est d'ailleurs une des raisons qui a fait que ce char, malgré ses défauts inhérents, était plus apprécié que le T-80(U/B). En effet, la turbine à gaz (GTD-1000TF) de ce dernier avait une consommation colossale qui réduisait sérieusement l'autonomie du véhicule.

LE T-72 : UN CHAR QUI AIME S'ENVOYER EN L'AIR ?

« L'opération militaire spéciale » russe en Ukraine a remis sur l'avant de la scène une problématique bien identifiée sur le T-72 : sa propension à catapulter en l'air avec violence sa tourelle en cas de coups au but. Véritable péché originel du T-72 (et par truchement du T-90, bien que

T-72B3

Forces armées ukrainiennes
Unité non identifiée
Donbass, 2015



dans une moindre mesure sur les variantes modernes), le problème se situe au niveau du chargeur automatique ainsi que de son positionnement à proximité immédiate de l'équipage.

Revenons-en un peu en arrière : lorsque les ingénieurs soviétiques décident de lancer un véhicule pour remplacer le T-62, décision est prise (d'abord à Kharkov puis à Nizhny Tagil) d'installer un chargeur automatique dans le nouveau modèle [1]. Ce chargeur automatique doit répondre à deux problématiques : la réduction de l'équipage de quatre à trois hommes (en supprimant le poste de chargeur) et, conséquence logique, la réduction de la taille du véhicule. Le raisonnement étant le suivant : un plus petit véhicule donne une plus petite cible (moins facilement détectable). De plus, étant d'un « petit » gabarit le nouveau véhicule devait être plus facilement transportable (principalement par voie ferrée et dans une moindre mesure par voie aérienne) et plus simple (donc moins onéreux) à produire.

Bref, les ingénieurs soviétiques pensent tenir là l'idée du siècle avec le chargeur automatique. En vérité, pas tout à fait. En vue de conserver un format compact au véhicule, le nouveau chargeur automatique du T-72, repris sous le type AZ-172 (le T-72B dispose d'un chargeur AZ-184) se présente sous la forme d'un carrousel électromécanique qui voit les obus et charges propulsives entreposés en deux fardeaux positionnés à l'horizontale (l'obus est en dessous tandis que la charge propulsive est au-dessus) dans le fond du panier de la tourelle sous l'équipage sans qu'il n'y ait de panneaux d'obturation entre les munitions et ce dernier. Cette architecture permet donc de limiter l'encombrement des munitions, mais elle présente deux inconvénients.

Le premier, mineur, réside dans un temps de rechargement (un peu) plus long puisque le chargeur automatique doit effectuer deux mouvements pour charger le canon (d'abord l'obus et ensuite la charge propulsive) [2]. Le deuxième inconvénient (majeur) concerne la forte dangerosité pour l'équipage en cas de coup pénétrant à proximité des munitions : une frappe sur la base de la tourelle (endroit qui est mal protégé) va entraîner une réaction en chaîne catastrophique et immédiate avec détonation de l'ensemble des obus et charges propulsives (en l'absence de panneaux d'obturation) qui provoque une surpression instantanée (aggravée par l'absence d'évents) dans la caisse du char. La pression s'échappe donc à travers le point le plus faible du char, l'anneau de tourelle, ce qui conduit au décollement de cette dernière (effet « diable en boîte [3] »)… inutile de préciser que cette explosion ne laisse strictement aucune chance de survie à l'équipage du véhicule.

▲ Ce T-72B3 d'une unité séparatiste pro-russe a été engagé par un soldat ukrainien au printemps 2022 lors de combats urbains. On distingue les briques réactives dont est recouvert le char, lui conférant une capacité de survie accrue. DR

▲▲ Lors de ce défilé en Allemagne de l'Est à la fin des années 1980, ce T-72A est équipé des pots fumigènes installés sur le flanc de la tourelle. DR

◀ Ces T-72B3 russes en manoeuvre sont amplement camouflés et disposent d'un dispositif de protection 4S24 sur les flancs. DR

[1] À noter que le chargeur automatique a été envisagé pour rééquiper le T-62 dans un premier temps.

[2] À l'inverse, le chargeur automatique employé sur les T-64 et T-80 dispose d'une cinématique en un seul mouvement pour charger l'obus et sa charge propulsive.

[3] Plus connu à travers le terme anglophone « Jack-in-the-Box », l'effet tire son nom des jouets composés d'une boîte dont une marionnette surgit.

◀ C'est lors de l'opération « Tempête du désert » en 1991 que les forces occidentales affrontent directement des T-72 pour la première fois, déployés par les Irakiens. Apparait alors la faiblesse intrinsèque de ce type de char une fois touché avec l'explosion des munitions. US Nara

◣ Les T-72B employés en Ukraine par les Russes se sont démarqués par l'installation de protections supplémentaires devant renforcer la survivabilité du char sur le dessus de la tourelle. À ce jour, leur utilité n'est cependant pas démontrée. DR

Cette problématique est largement connue et documentée depuis l'opération « Tempête du Désert » où les chars T-72 de Saddam Hussein démontrèrent très rapidement la faiblesse du véhicule en cas de coup pénétrant. Les leçons n'ont guère été retenues puisque les T-72B3 *Obr.2016* qui forment le gros des véhicules blindés engagés en Ukraine ont été très largement victime de ce défaut, celui-ci étant très bien exploité par les forces ukrainiennes qui connaissent parfaitement les faiblesses du T-72 et savent où frapper. De plus, l'emploi de munitions antichars frappant par le dessus sur le toit de la tourelle (zone moins protégée du T-72) a mis en évidence la faiblesse « structurelle » de cette zone et l'exposition des équipages face à ce type de frappes ainsi que l'absence d'un blindage suffisant et/ou performant dans cette zone du véhicule.

JEU, SET ET MATCH POUR LE T-72 ?

Il est évidemment impossible de passer en revue l'intégralité des variantes du T-72, ceci est un ouvrage de très longue haleine qui ne rentre pas dans le cadre de cet article ; il est néanmoins nécessaire de répéter que lorsqu'on parle du T-72, il n'y a pas un T-72, mais des kyrielles de T-72. Avec environ 30 000 véhicules produits en ex-URSS et ailleurs, exploités par une cinquantaine de pays qui ont tous (ou presque) développé des variantes locales, passer l'entièreté en revue serait une tâche titanesque et hors contexte dans cet article. Véritable « accident de l'Histoire », la naissance du T-72 est le résultat d'une guerre féroce entre bureaux d'études soviétiques, chacun disposant de ses appuis politiques au plus haut niveau du Politburo ; sa mise au point est le résultat d'une « arnaque » dont l'histoire soviétique est coutumière (il en fut de même avec les Tu-22 et Tu-22M, par exemple), celle-ci mettant d'ailleurs en lumière que malgré la centralisation et la planification à outrance, le fonctionnement du système était déjà très largement déficient et victime d'ingérences

T-72B3 *OBR.* 2016

Unité non identifiée
Forces armées russes
Donbass, automne 2022

politiques situées à des années-lumière des idéaux soviétiques (ces derniers n'étant plus guère appliqués depuis bien longtemps).
Les images provenant notamment d'Ukraine (et d'autres conflits antérieurs) viennent rappeler à quel point le T-72 est un véhicule qui a été conçu dans une doctrine spécifique, celle qui prévoyait (notamment) d'envoyer de grandes vagues de véhicules blindés en première ligne avec des équipages peu ou faiblement formés.
Le T-72 étant conçu en ce sens, l'idée était de disposer d'un blindé mobile et rapide, avec une forte puissance et cadence de tir, une petite silhouette, un équipage réduit et une protection suffisante - mais sans plus. De surcroît, le char devait être facile à produire rapidement et peu onéreux, un cahier des charges très restrictif… On comprend dès lors mieux les choix techniques qui ont été effectués sur ce blindé, bien que ces derniers puissent paraître aberrants lorsqu'on les regarde en 2022.
Même revalorisé, même modernisé, le T-72 est un char de combat qui présente des points faibles connus et bien que ces derniers soient (pour partie) compensés par de nouveaux moyens de protection, la détonation catastrophique des munitions signifiera avec une certitude quasi absolue la perte de l'équipage.
Les Soviétiques ne s'y étaient d'ailleurs pas entièrement trompés : envisageant le T-64 et à sa suite le T-80 comme le char de combat moderne et (bien) protégé équipant notamment les unités de la Garde (donc les unités d'élite) tandis que le T-72 était le véhicule de masse équipant l'Armée soviétique, mais également tous les pays du Pacte de Varsovie [4].
En outre, il faut également envisager le T-72 sous un œil « soviétique » : sans faire de la sociologie de comptoir, il faut reconnaître que la vie humaine n'avait (et n'a) pas la même valeur aux yeux du pouvoir russe qu'à ceux des Occidentaux. Perdre un nombre élevé de conscrits dans des véhicules peu (ou mal) protégés était une réalité acceptée auprès des responsables soviétiques… sachant que le bassin de population de l'Union était important tout comme la démographie locale permettait ce type de cynisme.

▼ De nombreuses armées européennes disposent encore de matériels du Pacte de Varsovie, comme ces T-72 serbes. Cependant, ces derniers tendent à être remplacés petit-à-petit. ©Serbian MoD

[4] Les T-64 et T-80 n'ont pas été exportés à l'époque soviétique.

HOBBYLIT.NET

1

À l'inverse, les Occidentaux (ainsi que les Israéliens par extension) ont presque de tout temps misé sur un important niveau de blindage (on pense notamment au Merkava) ainsi que d'équipements d'autoprotection permettant d'assurer la survie des équipages : ces derniers bénéficiant en outre d'un niveau d'entraînement beaucoup plus important que leurs homologues soviétiques, ce qui les rend globalement plus performants sur le champ de bataille.

Si la logique adoptée par les Soviétiques « tenait la route » en 1970, elle n'est plus du tout acceptable (pour la Russie) en 2022… surtout eu égard à sa démographie. Certes, « l'opération militaire spéciale » en Ukraine a mis en lumière d'énormes lacunes en matière d'équipements chez les Russes : lacunes qui ont été habilement exploitées par les Ukrainiens. Il n'empêche que voir encore des véhicules blindés russes ne bénéficier que d'un blindage réactif partiel sur certaines zones critiques du char (l'arc frontal de la tourelle notamment) est un bon indicateur d'économies à la petite semaine… qui se paient comptant. Pour ne rien arranger, la coopération interarmes ainsi que le niveau d'entraînement des équipages furent soit insuffisants soit très largement absents dans les engagements russes, ce qui a provoqué une attrition très importante dès les premières heures du conflit… chars déployés sans couverture de l'infanterie, engagement de petits groupes de chars au lieu de concentrer les forces, bref et sans développer *in extenso*, l'emploi des engins blindés a été encore plus problématique que les défauts présentés par ces derniers.

Néanmoins, il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain : le T-72, malgré les critiques adressées à ce dernier, est un véhicule qui bien que conçu comme étant « jetable » avec des équipages assimilés à des « consommables » a su évoluer pour pouvoir intégrer de nouveaux moyens

2

3

de protection, une motorisation plus performante, un canon modifié pour tirer des munitions plus longues, un blindage revu et amélioré tout en continuant à servir de base dans nombre d'armées qui n'ont pas les moyens de s'offrir des véhicules plus modernes. Et pour un blindé dont le développement a été initié il y a 52 ans et conçu dans un monde et une doctrine qui n'existent plus, une telle longévité, malgré toutes ses imperfections, est un bel hommage rendu à ses concepteurs et à la justesse de leurs vues. Il apparaît néanmoins que le dernier avatar du T-72 qu'est le T-90 et ses variantes marquent la fin d'une époque où la protection de l'équipage souvent laissé de côté sur les productions soviéto-russes vont devoir céder la place à des véhicules mieux protégés (blindage, moyens *soft-kill* et *hard-kill*) et dont l'équipage (qui devient une denrée précieuse et rare) sera mieux considéré en lui offrant des chances de survie accrue : c'est l'objectif avec le T-14 Armata dont les essais étatiques sont en cours. Néanmoins ce dernier se révèle beaucoup plus onéreux à produire et acquérir que le T-72 et variantes : il reste donc à voir les choix qui seront effectués par les responsables militaires russes à l'avenir pour le rééquipement de leur flotte de chars de combat. ■

4

1 - Après la chute de l'URSS, les anciens pays du Pacte de Varsovie ont conservé des T-72 allant jusqu'à les modifier durablement. Ainsi, ce T-72M1R de la 69e brigade mécanisée ukrainienne photographié à la fin de l'été 2022 a été transféré à Kiev dans le cadre de l'envoi de matériels. ©Ukrainian MoD

2 - Certains T-72 aux couleurs polonaises continuent de faire des tours de chenilles... mais pour les musées. Varsovie a depuis longtemps modernisé son arsenal, partant du T-72 avec le PT-91 Twardy. DR

3 - La Tchéquie dispose elle aussi de T-72B, dont cet exemplaire est exposé dans un musée. Il est garni de briques Kontakt-1 aux endroits les plus fragiles. DR

4 - Autre exemple de la détonation mortelle des munitions d'un T-72 russe photographié lors de la bataille de Marioupol. L'effet ne laisse aucune chance de survie à l'équipage. DR

5 - Ces premiers modèles de T-72 ne sont pas employés par les Russes mais... par les États-Unis sur leurs terrains d'entrainement. DoD

5

HOBBYLIT.NET

PAR MAX STEIN

TIGER I OU TIGER II
LEQUEL ÉTAIT LE MEILLEUR ?

LA RÉPONSE DES TANKISTES ALLEMANDS !

Tiger I (début de production) de la *3. Kompanie, s.Pz. Abt. 502* en 1943. DR

Sujet étonnant que cette confrontation Tiger I vs Tiger II vue par les Allemands. Pourtant lors de mes différents échanges avec les vétérans de la *schwere Panzer-Abteilung 502* et surtout ceux de la *503*, il en ressort que le Tiger I avait davantage marqué les esprits de l'époque. En 1943, lorsque le Tiger II commence à être produit en présérie – rappelons qu'à cette époque Henschel assemble déjà le Tiger I depuis un an – et à être présenté aux écoles de conduite de la *Panzerwaffe*, il en ressort immédiatement un sentiment de puissance ; l'engin est massif, ses chenilles encore plus larges et sa tourelle de premier type [1] est finement profilée et dessinée. Ces superlatifs sont cependant relativisés quand les *Panzermänner* apprennent que le Tiger II n'est motorisé que par un V12 Maybach, le HL230 P30 bridé à 650 ch à 2 500 tours, et qu'il doit mouvoir 69 tonnes, soit 13 tonnes de plus que le Tiger I !

LE TIGER, UNE NOUVEAUTÉ POUR LA *WEHRMACHT*

Dans les grandes lignes, après une série de prototypes élaborés de 1937 à 1941, la production du Tiger I débute en août 1942 après que Henschel avait gagné le contrat face à la firme Porsche, qui s'était entêtée à produire un char lourd avec une transmission hybride, électro-thermique (deux moteurs V12 HL120) associés à une génératrice un moteur électrique par chenille.

Les 251 premiers Tiger I sont motorisés par le performant mais coûteux et fragile V12 Maybach HL210 P45 [2] de 21,35 litres. Réalisé en partie en aluminium, ce bloc moteur est capable de fournir 650 ch à 7 000 t/mn, 600 ch à 2 500 t/mn et 550 ch à 2 000 t/mn. Avec des carburants et des huiles de bonne qualité, et des pilotes précautionneux, un rapport des mécaniciens de la *Werkstatt-Kompanie* de la *schwere Panzer-Abteilung 502* indique qu'au moins cinq moteurs HL210 P45 ont réussi à attendre les 3 000 km sans soucis particuliers. Le compte-rendu mentionne par ailleurs qu'il est absolument vital pour le Tiger d'avoir des pilotes bien formés et entraînés, car c'est le poste qui exige la meilleure préparation possible ; dans le cas contraire, il ne faudrait que peu de temps pour que des problèmes mécaniques arrivent. Le déroulement de la guerre et d'autres facteurs, notamment la réduction des temps d'entraînement des équipages et de formation des mécaniciens, vont faire que ce prérequis sera de moins en moins respecté, et que l'usure précoce des moteurs ira en s'accroissant, causant la perte de nombreux *Panzer* lourds.

À noter également que sur les premiers Tiger I, le train de roulement comporte deux rangées de 24 galets en acier recouverts de buna [3], soit 48 par char, qu'il dispose également d'une filtration d'air spécifique pour les théâtres d'opérations tropicaux (filtres à air Feifel) ainsi que la possibilité d'utiliser un schnorkel permettant au char de traverser des étendues profondes de 4 m.

Les deux photos de cette page :
Versuchsträger (châssis d'essai) du *VK. 45.01(H)*, le prototype final du Tiger I. Ce « mulet » sert à tester le train de roulement et la motorisation de la machine. BTM

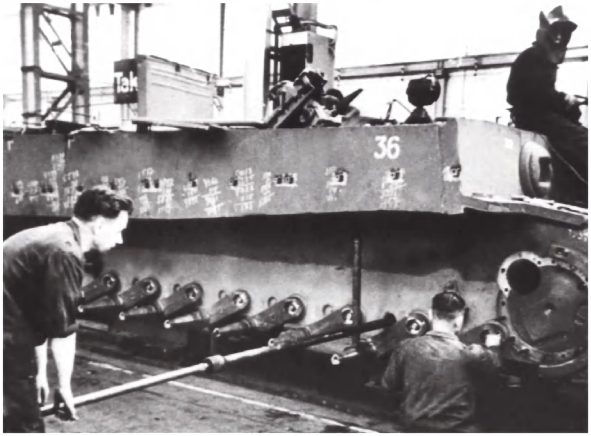
[1] Désignée à tort « tourelle Porsche », la première tourelle du Tiger II étant en fait *Vorserium-Turm* ou tourelle de présérie.

[2] Maybach HL 210 P45 : HL pour *Hochleistungsmotor* (moteur super puissant) et P pour *Panzermotor* (moteur de char).

[3] Buna était une marque déposée de la société allemande IG Farben, désignant un caoutchouc synthétique qui sera produit dès 1937.

HOBBYLIVE.NET

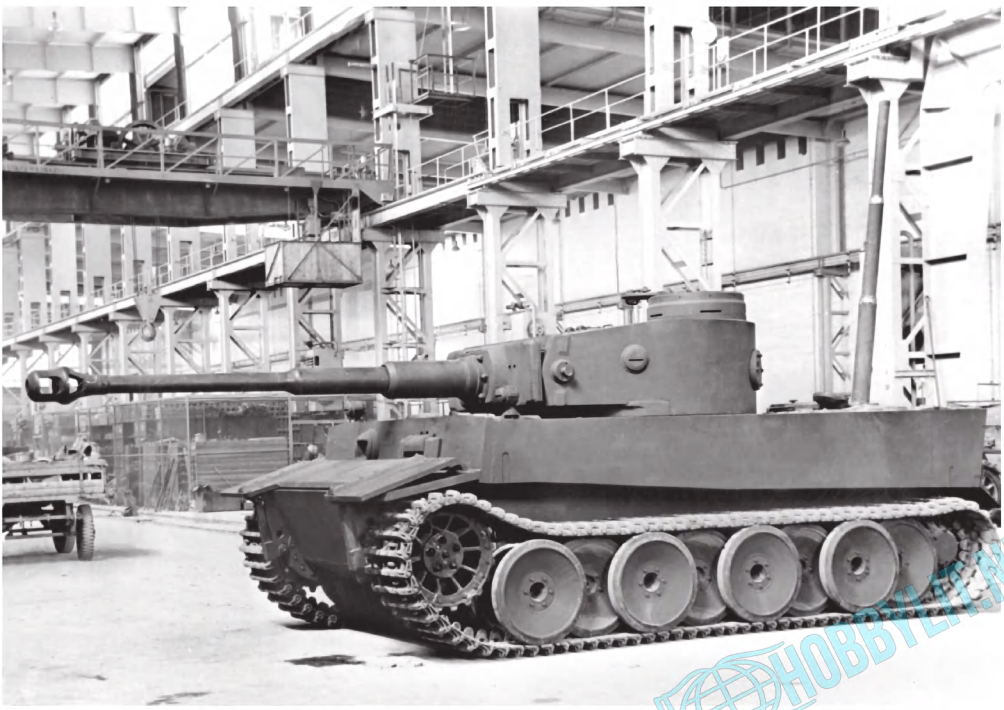
Versuchskraftfahrzeug 36.01 (VK. 30.06), assemblé par Henschel, lors de tests de mobilité près de la ville de Friedrichshafen, où sont situés les bureaux d'études de Maybach. Ces essais se déroulent en la présence d'Albert Speer, ministre de l'Armement du *Reich*. Au deuxième plan, sont visibles deux *Versuchskraftfahrzeug 45.01(H),* le futur Tiger I. NAC



L'acier qui est employé pendant la construction de l'engin est de très haute qualité ; cette dernière aura tendance à se réduire au fil de la production, et une plus grande tolérance sur les soudures sera aussi de mise.
À partir du 252e Tiger I produit, le char est motorisé par le nouveau Maybach HL230 P45 amélioré, réalisé en fonte, avec une cylindrée portée à 23,095 litres qui permet d'obtenir 700 ch à 3 000 t/mn et 650 à 2 500 t/mn. Le couple a également été augmenté. Pour déplacer le Tiger I, le conducteur peut compter sur une boîte de vitesses très moderne pour l'époque, qui est semi-robotisée, la Maybach Olvar Typ OG 40 12 16 (8 rapports en avant et 4 en arrière) « qu'il suffit » de manier avec un levier de sélection. Cette boîte est complétée par une direction produite par Argus Motoren Lenkapparat, qui a comme principale nouveauté d'être exploitée par un volant de direction, ressemblant à celui d'une simple automobile, et qui confère au Tiger I une maniabilité tout à fait remarquable pour un char de 56 tonnes ! Un différentiel de direction associé à la boîte de vitesses permet au conducteur d'avoir jusqu'à 16 rayons de braquage possibles !
Les Tiger I de début de production comportent bien d'autres subtilités qui seront petit à petit supprimées pour simplifier la production, mais surtout permettre à l'industrie de guerre allemande de partager différents éléments entre le Panther, le futur Panther II et le Tiger II. Une standardisation plus que bienvenue à ce stade de la guerre. À compter du 822e exemplaire produit apparaît la principale modification technique et visuelle de la machine, qui porte sur le train de roulement avec des galets simplifiés tout acier, ne comportant plus de bande de roulement extérieur en Buna. Le nombre de galets passe de 24 par chenille à 16, soit 32 au lieu de 48 pour l'ensemble de l'engin. Cette simplification facilite la maintenance du train de roulement qui avait la fâcheuse tendance à se bloquer dans la boue gelée et la neige. De plus, il fallait démonter quatre galets extérieurs pour installer les chenilles de transport. De l'aveu même des témoins de l'époque, l'une des pires épreuves pour les équipages de Tiger I ! Même si ce train de roulement avec galets en acier use 30 % plus vite les chenilles de combat, du fait de frictions plus importantes, il est admis que le gain de temps obtenu sur une maintenance plus rapide au combat (sans oublier les changements des chenilles de combat/transport) compense largement cette usure.

▲ Travail sur le train de roulement à recouvrement d'un Tiger I, désigné *Schlachtellaufwerk*. Archives Caraktère

▼ Le tout premier *VK. 45.01(H)* assemblé en avril 1942 est équipé du système *Vorpanzer*. Cette plaque de blindage amovible est destinée à protéger les chenilles, les barbotins et le bas du glacis. BTM



HOBBYLEGNET

HISTORIQUE DES DÉNOMINATIONS

La désignation du Tiger I	Référence	Date
Prototypes		
CV 45.01	Henschel	28 juillet 1941
Pz.Kpfw. VI *Ausf .* H1 (VK 4501)	*Wa Prüf* 6	21 octobre 1941
VK 4501 (H)	*Wa J Rue* (*WuG* 6)	5 janvier 1942
Tigre H1 (VK 4501 – Fourrure *Aufbau 8,8cm Kw.K.Krupp-Turm*)	*Wa Prüf* 6	février 1942
Pz.Kpfw. VI (VK 4501/H *Ausf .* H1 (Tiger))	*Wa Prüf* 6	2 mars 1942
Pz.Kpfw. «Tiger» H	Wa J Rue (WuG 6)	20 juin 1942
Pz.Kpfw. VI VK 4501 (H) Tiger (H) Krupp- *Turm mit* 8,8 cm *Kw.K.* L/56 *fourrure Ausf .* H1	*Wa Prüf* 6	1er juillet 1942
Nom de Production		
Panzerkampfwagen VI H (*Sd.Kfz.* 182)	*KStN* 1150d	15 août 1942
Tiger	*Wa Prüf* 6	15 octobre 1942
Pz.Kpfw. VI H *Ausf .* H1 (Tiger H1)	–	1 décembre 1942
Panzerkampfwagen Tiger *Ausf .* E	D656/21	Mars 1943
Pz.Kpfw. Tiger (8,8 cm L/56) (*Sd.Kfz.* 181)	*KStN* 1176e	5 mars 1943
Panzerkampfwagen Tiger *Ausf .* E (Sd.Kfz. 181)	D656/22	7 septembre 1944

L'assemblage final s'effectue à l'usine Henschel de Kassel-Mittelfeld mais les pièces sont fabriquées dans diverses usines, dont les fournisseurs principaux sont :
- Caisse : Krupp (à Essen), Dortmund-Hörder Hüttenverein (à Dortmund) et Skoda (à Königgrätz)
- Tourelle : Wegmann (à Kassel)
- Moteur : Maybach (à Friedrichshafen) et sous licence par Auto-Union (à Chemnitz)
- Transmission : Maybach et Argus Motoren
- Électronique : Bosch (près de Stuttgart)
- Canon : Buckau-Wolf (à Magdebourg) et Dortmund-Hörder Hüttenverein

La numérotation des châssis des Tiger débute au numéro 250001 avec le Tiger I qui sera présenté à Hitler, puis la production est lancée en août 1942 et se terminera en août 1944 avec le numéro 251355. D'avril 1942 à août 1944 seront produits 1 354 exemplaires (84 exemplaires en tant que *Panzer-Befehlswagen* (Panzer de commandement) et 18 Sturmtiger seront assemblés sur des Tiger I reformés entre août et décembre 1944.
Un Tiger I Ausf. E coûte à l'industrie allemande 299 800 *Reichsmarks* soit 989 340 € actuel (à équivalence un *Reichsmark* de 1943-1944 correspond à 3,30 €). Il faut une moyenne seize jours pour l'assemblage et

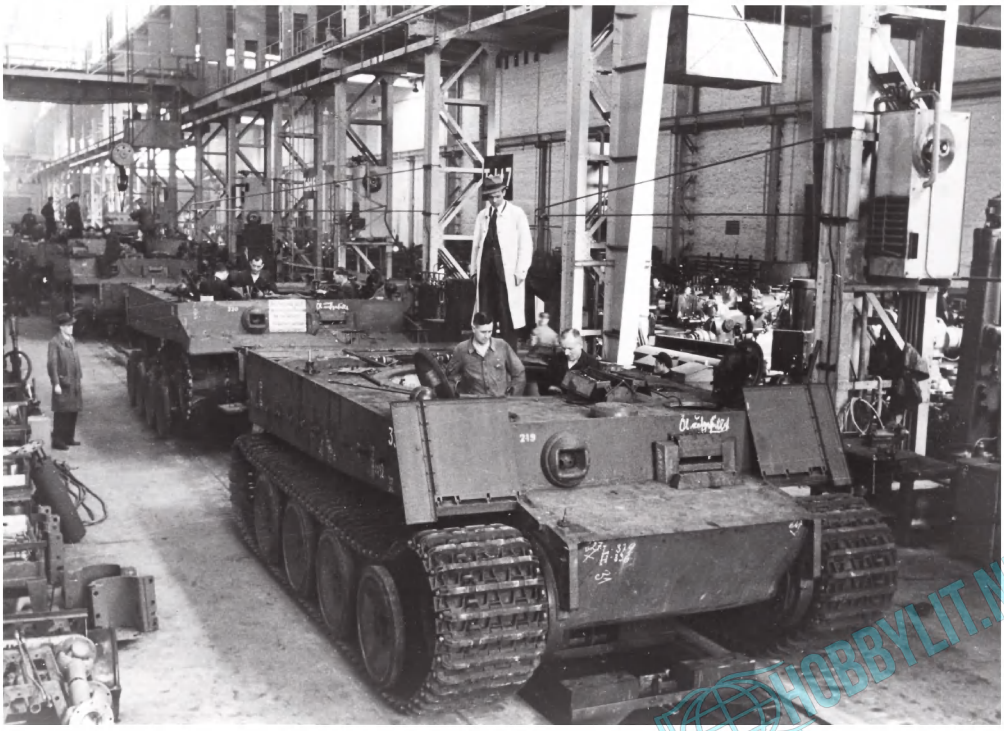
▼ Ci-dessous et page de droite, en bas : ▶
Chaîne de production du Tiger I. Le *Panzer* est produit d'août 1942 à août 1944, à raison de 1 354 exemplaires. Coll. Kadari

140kg de *zimmerit* lorsque celui est appliqué. Voici pour un historique rapide du « fauve ». Mais qu'en pensaient les vétérans, très concrètement ?

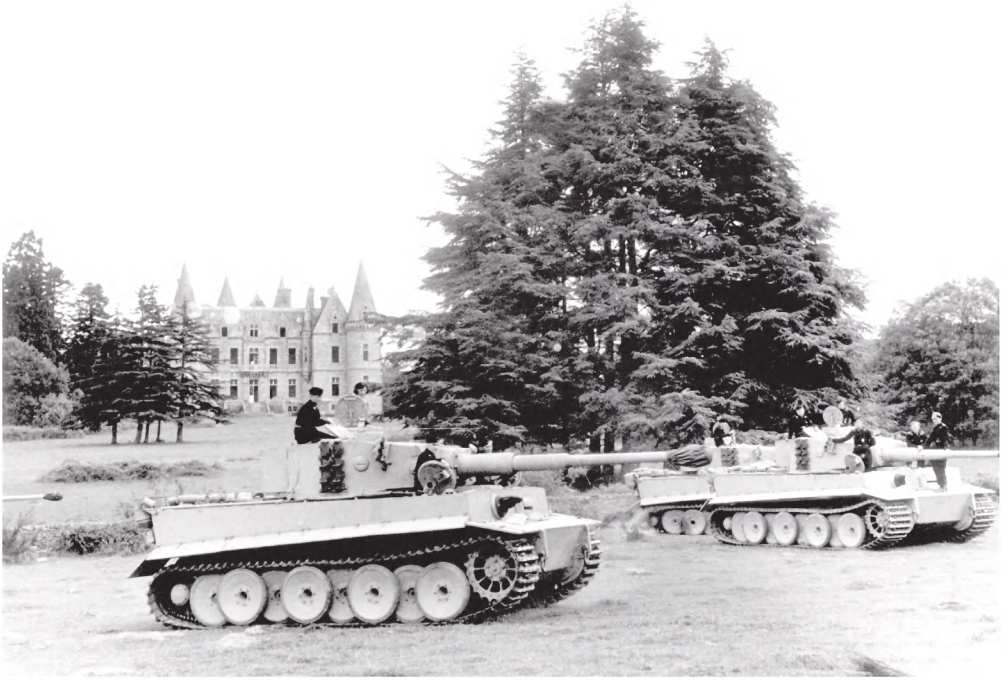
TIGER I, L'AVIS DES ANCIENS

Échange avec Otto Carius *Panzerkommandant* sur Tiger I, entraînement en Bretagne en 1943, à Ploërmel, puis combats sur le front russe. Né le 27 mai 1922 et décédé le 24 janvier 2015. (Échanges par courrier en 2011). « Après l'école des élèves d'officiers de la *Panzerwaffe* fin 1942 (vous saluerez de ma part le *Leutnant* von Rosen de la *s.Pz.Abt.503*) J'ai suivi ma formation pratique sur Tiger I *Ausf H* en Bretagne, sur la base de Ploërmel, au printemps 1943. La *2./s.Pz.Abt.502* était alors constituée de Tiger I tous peints en jaune-sable (*Dunkegbel*). Le char avait comme équipement les filtres spéciaux (Feifel) pour le désert, aussi adaptés aux poussières des steppes russes. C'était un engin manœuvrable, souple, puissant, notamment lorsqu'il fut rééquipé d'un moteur « gonflé ». Le canon avait une puissance de feu qui permettait d'engager les T-34 bien au-delà de leur capacité. De toute la guerre, notre valeureux Tiger I s'est montré être un ami loyal, sur lequel on pouvait compter. Bien que les premiers déploiements en Russie fussent délicats du fait d'un manque de préparation et du climat catastrophique, doublés de combats acharnés contre l'ennemi russe, nous avons vite pris conscience de l'importance de maintenir en état nos Tiger et de former du mieux possible les équipages, notamment le conducteur-mécanicien. À mes yeux, les principaux défauts du Tiger I comme vous me le demandez se résumaient au train de roulement complexe des premières productions, car il fallait souvent démonter plusieurs galets coincés par de la boue ou de la neige gelée. Et il n'était pas doté de réservoirs de grande capacité (540 à 570 litres). J'ai fini la guerre en 1945 en tant que commandant d'une compagnie de Jagdtiger (*2. Kompanie* de la *schwere Panzer-Abteilung 512*) : Le surpoids de l'engin, le manque de mobilité, le manque de formation des jeunes recrues ont été catastrophiques. À mes yeux, le *Jagdpanzer VI* n'avait pas l'aura du Tiger I avec lequel nous aurions encore pu combattre avec succès face aux Américains à Remagen ou ailleurs, en 1945. »

▲ À peine sortis des chaînes d'assemblage, deux Tiger I font leurs premiers tours de chenilles. Les cadences de production sont lentes et les engins arrivent en unité au compte-gouttes. Ces exemplaires sont équipés de lance-mines « S ». BTM



HOBBYLIT.NET



Les deux photos de cette page :
Prise en main du Tiger I et entrainement des équipages de la « 502 » dans le parc du château du Bois du Loup, situé près de Ploërmel (XIVe siècle) à Augan, près de Ploërmel, en Bretagne. Bundesarchiv, Bild 101I-028-1609-20 & Bild 101I-028-1609-16A, Vennemann

▲ Otto Carius et ses tankistes, devant l'un des Tiger I de la « 502 ». L'as des *Panzer* apprécie bien plus le Tiger I que le Jagdtiger, le chasseur de chars développé sur la base du Tiger II qu'il commandera à la fin de sa carrière. Coll. Carius

Richard *Freiherr* von Rosen, *Panzerkommandant* et chef du *3. Zug* de la *3./s.Pz.Abt.503* en Normandie sur Tiger I. Décédé le 26 octobre 2015. « Avoir un Tiger I en 1944 était assurément une bonne assurance-vie. Sa qualité de fabrication, son agencement et sa modernité faisaient que nous nous sentions en sécurité. En fonction des équipages, de l'expérience, nous pouvions réaliser des actions de combat qu'ils auraient été impossible de mener à bien avec un autre type de *Panzer*. Sur le front d'invasion, en Normandie, face à l'ennemi anglo-américain nous étions presque invulnérables, même si nous avons rapidement appris à reconnaître et à nous méfier du Sherman M4 Firefly qui représentait la menace la plus sérieuse pour nous. Diriger un *Zug* de Tiger demandait de l'expérience. Nous étions souvent appelés à être la pointe blindée pour rétablir des positions, notre présence suffisant à redonner du courage aux *Grenadiere*. Ainsi, l'engament mené le 11 juillet 1944 sur Colombelles près de Caen, par la *3./s.Pz.Abt.503* était l'exemple type d'une action réussite réalisée par nos Tiger. Son emploi nous a toujours donné satisfaction malgré ses caprices de jeunesse. Assurément, c'était le meilleur char lourd de sa génération et de son époque. Nous étions dans les limites techniques mais, sans lui, la situation sur le front de l'est aurait été catastrophique. Si je dois me remémorer la vie à bord d'un Tiger I, je vous peux vous garantir que le siège pliable se montrait particulièrement inconfortable quand il fallait vivre, et surtout dormir en position assise, car il arrivait parfois de rester en état d'alerte plusieurs heures, voir plusieurs jours de suite à l'intérieur du Tiger. En Normandie, la puissance des Alliés et leur totale maîtrise des airs a mis fin à notre *Abteilung* et ce fut la dernière fois que j'ai pu commander une section équipée de Tiger I, avec regrets. »

Gotthold Wunderlich, conducteur chevronné sur Tiger I, Tiger II etJadgtiger, est décédé en janvier 2022, dans sa centième année. En Normandie, en juillet 1944, il était le conducteur du Tiger « 300 » (*schwere Panzer-Abteilung 503*) et dans le Vexin d'un Tiger II Ausf B lui aussi codé « 300 ». « En Normandie, j'étais le conducteur de notre Tiger I « 300 » de commandement à la *3./s.Pz.Abt.503*. C'était une version plus tardive, plus simplifiée et fiabilisée du char lourd que nous avions déjà en Russie. Le fait d'avoir utilisé un moteur plus puissant et surtout plus fiable, le HL230 P45 nous permettait de nous déplacer avec plus de facilité. En fait, malgré sa taille et son poids, le Tiger était relativement maniable. Certes, en Russie, nous nous embourbions souvent, du fait des terrains marécageux, peu propices à l'emploi des chars lourds. Les conditions étaient bien souvent extrêmes. En Normandie, nous avons été déchargés loin de notre zone de combat, nous roulions de nuit et parfois de jour, à la fraîche, pendant des durées de 3 à 4 heures à une vitesse moyenne de 25 km/h. Cinq *Panzer* par cinq *Panzer*.

▼ Un char de la « 503 » lors de l'opération « Zitadelle » de juillet 1943. Au premier plan, l'*Hauptmann* Burmester (de face) fait le point avec ses tankistes. Bundesarchiv, Bild 1011-022-2948-36, Wolff

HOBBYLIT.NET

▲ Poste de conduite du Tiger I. Grâce à son volant et sa boite de vitesses à présélection, l'engin est d'une conduite souple et aisée par rapport à son poids. BTM

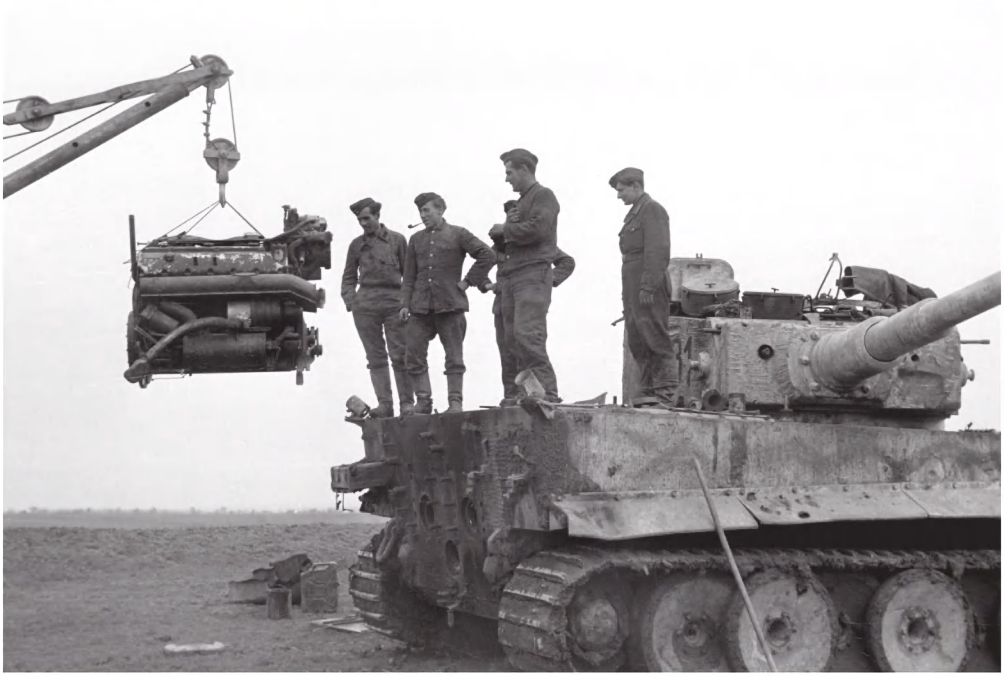
Je me demandais bien pourquoi nous avoir fait descendre des trains si loin, car ce type de transport par route avait tendance à fragiliser nos mécaniques et surtout nos chenilles. Cependant, je garde un souvenir ému de nos Tiger I car c'était vraiment un compagnon de combat idéal, qui nous a protégé de nombreuses fois. Bien piloté, il pouvait se montrer nettement supérieur aux chars ennemis. Nous n'étions cependant pas invulnérables, en particulier face à l'artillerie alliée et à la puissance de feu aérienne, comme durant cette journée maudite du 18 juillet 1944 [4]. Globalement, le Tiger I tardif était fiable, même s'il demandait de l'attention et une maintenance attentive du fait des engagements constants sur le front mais aussi parce que nous étions trop souvent laissés seuls et loin de nos ateliers lourds de dépannage. En termes de puissance, 700 ch représentait la limite maximale pour l'époque. Le fait d'avoir simplifié le train de roulement nous permettait également de gagner du temps pendant le remplacement des chenilles de combat avec le train de transport et *vice versa*. Dans mes souvenirs, c'était la chose la plus ingrate à faire sur notre bon vieux Tiger. »

Erwin Siehl, conducteur du Tiger I « 313 » en Normandie. (un seul échange de lettres en 2000)

« Avoir été un conducteur sur Tiger I n'était pas chose aisée, c'était même parfois stressant, car la conduite et la survie du char ainsi que de son équipage reposaient sur mes épaules. En tant que pilote, je devais connaître le comportement de la machine sur le bout des doigts, tout savoir de sa mécanique et même du moindre de ses bruits. Bons ou mauvais, ils étaient annonciateurs de pièces endommagées, à entretenir ou à remplacer. L'échange standard d'un moteur pouvait se faire en 24 heures à condition d'avoir le nouveau moteur en stock, ce qui n'était pas évident ! L'entretien courant du Tiger I était important, car nous étions engagés au combat en permanence et il fallait maintenir un bon taux de disponibilité. Les ateliers mécaniques effectuaient un travail remarquable, malgré des moyens modestes pour ne pas dire limités, en particulier en Normandie. La conduite du char était résolument moderne. La boîte de vitesses à présélection demandait une utilisation fine, et un régime moteur idéalement placé à 2 200 tours/min pour passer les rapports en souplesse. Je me souviendrai toujours des cadrans sur ma droite et du volant de direction au centre de mon poste de combat. Celui-ci pouvait être manœuvré d'une seule main, sans difficulté. Le poids du char exigeait une étude poussée des routes, et surtout des ponts.

[4] Gotthold fait ici référence au bombardement de l'opération « Goodwood » du 18 juillet 1944, la pire journée de sa vie.

▼ Maintenance courante sur un Tiger de la *schwere Panzer-Abteilung 502*. Bien entretenu et conduit avec doigté par un pilote expérimenté, le Tiger arrive à tirer son épingle du jeu en termes de mobilité et de disponibilité. Bundesarchiv, Bild 101I-457-0056-12, Kamm



Les deux photos de cette page :
Changement standard d'un moteur Maybach sur un Tiger de la « Großdeutschland » en Roumanie en avril ou mai 1944. Bundesarchiv, Bild 101I-024-3536-32 & Bild 101I-024-3536-28 - Vorpahl

HOBBYLIT.NET

Les deux photos de cette page :
En haut, un char de la « 503 » en Russie, lors de « Zitadelle », été 1943, en bas, un Tiger de la « 508 » en Italie, dans le secteur d'Anzio-Nettuno, en 1944. Dans les deux cas le cauchemar des équipages et des mécanos : le travail sur le train de roulement et les chenilles. Bundesarchiv Bild 101I-022-2948-05, Wolff & Bild 101I-311-0904-21, Vack

Même des ouvrages d'art solides qui étaient utilisés pour les chemins de fer pouvaient s'effondrer sous les vibrations répétées du passage d'une unité de Tiger. Le puissant moteur et la mobilité du *Panzer* étaient corrects pour un engin de 56 tonnes. La qualité du carburant, des huiles et des graisses était primordiale, mais trop souvent, ces produits étaient de mauvaise facture et obtenir la puissance de 650 à 700 ch était difficile. Lorsque j'ai capturé un Sherman anglais près de Sannerville, en Normandie, afin de m'en servir comme char de dépannage pour remorquer le Tiger I de notre chef de section, le *Leutnant* von Rosen, j'ai le souvenir de ne pas m'être senti en sécurité à bord de cette boîte de conserve, et j'ai prié de ne pas recevoir un obus allemand pendant ce remorquage ! »

Franz-Wilhelm Lochmann est opérateur radio et mitrailleur de caisse sur Tiger I avant la Normandie, puis Tiger II en Normandie. (Extrait d'une lettre de 2003). « Dans mes souvenirs, le Tiger I représente l'archétype du char lourd par excellence, surtout avec ses formes particulièrement carrées ! La souplesse de ses suspensions permettait un certain confort d'utilisation. Son blindage était résistant aux coups ennemis et d'une façon globale, ce *Panzer* surclassait tous ses adversaires du fait de sa qualité de fabrication. En Russie, sur 90 engagements environ, nous avons pu détruire 75 chars sans perdre notre engin. En Normandie, je n'étais plus sur un Tiger I mais sur un Tiger II. Le Tiger I était dans son ensemble plus homogène que le Tiger II. L'équipement radio était de bonne qualité. Je devais également m'occuper de la mitrailleuse de caisse, une MG-34 *Panzermantel*. »

Alfred Rubbel, *Panzerkommandant* sur Tiger I à la *1./s. Pz.Abt.503*, est né le 28 juin 1921 à Senteinen. Il est décédé en août 2013 à Bassum. Il n'a pas combattu en Normandie, car il avait contracté un dérivé de la malaria en Russie. Comme Richard von Rosen, après guerre, Alfred Rubbel sera actif dans la *Bundeswehr*. Il a combattu sur le Tiger « 114 » le 5 juillet 1943 près de Bielgorod en Ukraine. « La première fois que j'ai aperçu un Tiger, c'est en janvier 1943, alors que je rentre de permission. Excité, je demande à l'un de mes camarades, Heino, de quoi a l'air notre nouveau *Panzer* ? Un très long canon me répond-il ; un peu court ! Le lendemain matin, je découvre, impressionné, un gros char assez cubique ; le fameux Tiger I. Cependant, l'engin me laisse un peu perplexe du fait de ses formes particulièrement carrées et massives. Mais la qualité de production est étonnante, et la puissance de feu du canon de *8.8 cm KwK 36* est fantastique ! La mobilité des premiers Tiger I est variable du fait d'un moteur fragile, qui sera remplacé par la suite par un bloc plus puissant et mieux conçu. Afin d'économiser notre moteur, sur les premiers modèles, nous nous efforçons de ne pas dépasser les 10 à 15 km/h sur terrain lourd. Ce premier type de moteur a tendance à chauffer, à brûler ses joints. Le train de roulement à bandage en caoutchouc nous cause aussi pas mal de soucis, avec la boue ou le gel. On doit parfois démonter jusqu'à 16 galets pour atteindre une partie. C'est particulièrement pénible et long. Heureusement, sur la version tardive du Tiger, tout cela sera simplifié.

Autre point, concernant le chef de char : le tourelleau du premier type s'avère fragile ; en cas d'impact direct, il peut sauter et emporter la tête du commandant avec lui ! Un nouveau tourelleau fut installé par la suite, plus sûr. L'agencement intérieur du Tiger I est moderne, l'équipage bien réparti. Le canon avec sa culasse semi-automatique peut « manger » plusieurs obus à la minute.

▼ Ce Tiger I codé « 222 », détruit par sept coups au but, appartient à la *schwere SS-Panzer-Abteilung 102* et a l'avantage de nous présenter le nouveau train de roulement simplifié du Tiger I, dans sa phase finale de production. Il s'agit de la version la plus aboutie du *Panzer* lourd. Archives Caraktère

HOBBYLIT.NET

TIGER I

© Stefan Draminski - Batailles & Blindés, 2023

HOBBYLIT.NET

D'ailleurs notre chargeur sur le « 114 », Johann Strohmer, envoyait si vite les obus que le pointeur Walter Junge n'avait pas le temps de choisir la cible suivante ! La seule fois où nous avons rencontré un accident de chargement, c'est lorsqu'une des soutes à obus était remplie de bouteille de Schnaps… Pour des raisons de santé, je n'ai pas participé aux combats sur le front d'invasion en Normandie durant l'été 1944.

Nous avons reçu le Tiger II dès le mois de juin, puis de nouveau en septembre 1944 dans sa version définitive. Ce char était encore plus lourd et encore moins manœuvrable que le Tiger premier du nom. J'ai le souvenir de voir l'échappement vomir des flammes, alors qu'on s'évertuait à essayer de mouvoir rapidement le Tiger II. Avec le recul, ayant servi dans la *Bundeswehr*, je peux assurer quiconque que le Tiger I avait bien 20 ans d'avance sur les chars de son époque. Le fait est que peu d'électronique ayant été disponible en 1944, on était protégé de certains dysfonctionnements que nous avons rencontrés sur les versions modernes du Léopard, notre char de l'après-guerre. Oui, je peux assurément dire que le Tiger I était en avance sur ton temps. Certes, sa direction et sa boîte de vitesses demandaient un certain doigté et des conducteurs d'expérience, mais bien servi le char était fiable. Je suis toujours étonné de voir que même aujourd'hui, les générations nouvelles « fantasment » encore sur notre bon vieux Tiger I ! »

RAPPEL SUR LA PRODUCTION DU TIGER II

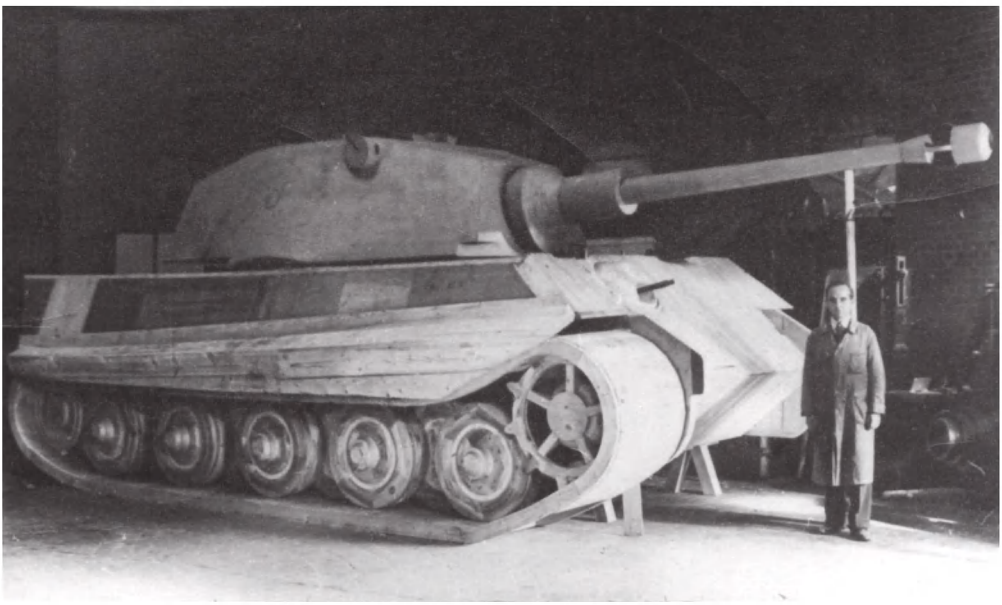
Alors que l'étude du Tiger I est à peine commencée, il est très tôt étudié (en 1941) une version encore plus puissante et blindée d'un char « super lourd » pouvant remplacer à moyen terme le Tiger. Cette décision sera validée fin 1942. Le Tiger I aura bien un successeur armé du surpuissant canon *8.8cm Kwk 43 L/71* et d'un blindage frontal porté à un minimum de 150 mm ! Une fois de plus il est demandé à Henschel et à Porsche de concevoir une série de prototypes, alors que ces industriels sont déjà bien occupés avec le Tiger I et la transformation des châssis Porsche en canons automoteurs lourds. Toutefois, ces firmes profitent en ce début 1943 des retours d'expériences du Front de l'est, pour appliquer les lignes de caisse du nouveau char Panther, qui s'inspire lui-même du T-34 soviétique. En effet dans le cahier des charges de Porsche et Henschel, la caisse, les flancs et le glacis doivent être inclinés. Une maquette en bois à l'échelle 1/1 est présentée à Hitler lors de l'une de ses visites à Orzysk et celle-ci ressemble à un « gros » Panther.

Pour la troisième fois Porsche va proposer non seulement deux châssis (un avec tourelle centrale, groupe propulseur arrière et l'autre avec tourelle placée en position arrière, groupe propulseur à l'avant) mais surtout, de nouveau, une transmission hybride (deux moteurs essence V10 Porsche Typ 101/1 et 101/3 couplés à une génératrice et des moteurs électriques. Leurs noms : VK 45.02 A et VK 45.02 B. Et une fois de plus, c'est un fiasco.

Henschel conçoit un prototype conventionnel comme pour le Tiger I. Moteur essence Maybach V12 HL230 P30 placé en position arrière, arbre de transmission, boîte de vitesses avant et direction. L'effort industriel consiste à ce qu'un nombre maximum de pièces soient communes au Tiger I, Tiger II et Panther et à l'inachevé Panther II.Le châssis reprend le savoir-faire de Henschel, à savoir un châssis qui repose sur 18 barres de torsion, 18 bras de suspensions (9 à gauche et 9 à droite) et des galets doubles en acier de 800 mm de diamètre, au nombre total de 18 bien agencés et espacés. Cette modification fait disparaître le problème de blocage apparu sur le Tiger I à cause de la boue et apporte au Tiger II une stabilité et une souplesse de roulement exceptionnelles pour une machine de cette catégorie. Le blindage incliné de 150 mm sur le glacis et de 80 mm sur les flancs rend le *Panzer*

▶▶ Page de droite, en haut : Entre deux déplacements sur le front normand en juillet 1944, ces Tiger II (à *Vorserium-Turm*) de la *1./schwere Panzer-Abteilung 503* ont trouvé refuge sous les arbres du parc du château de Canteloup, dans le Calvados. Ils réalisent une pause après avoir parcouru plus de 180km par la route depuis Dreux, durant plusieurs jours. Bundesarchiv, Bild 101I-721-0359-35, Vennemann

▼ Maquette en bois du futur Tiger II Henschel. Coll. Stein



lourd quasiment invulnérable aux coups de l'ennemi. Les parties de la caisse sont soudées et imbriquées. Le canon est le très performant *8.8cm Kwk 43 L/71*, qui surclasse tous ses adversaires du moment.
De novembre 1943 à la mi-juin 1944, il sera produit en plus des trois premiers prototypes, 47 Tiger II, ce qui porte à un total de cinquante le nombre de Tiger II équipés de la *Vorserium-Turm* ou tourelle de présérie, improprement appelée « tourelle Porsche ». Beaucoup de choses erronées ont été écrites au sujet des tourelles du Tiger II, et quelques rappels s'imposent.

LES TOURELLES DU TIGER II

La tourelle de type *Vorserium-Turm*. Les tourelles des prototypes du Tiger II Porsche VK 45.02 A et VK 45.02 B ont été dessinées et produites par Krupp, agencées chez Wegmann, pour être montées sur les châssis Porsche. Porsche arrivera à produire 11 châssis non motorisés mais, face à la perte du contrat de fabrication du Tiger II, ces onze châssis seront employés à la construction de Jagdtiger sous la direction de Henschel. À tort, ces tourelles de premier type pour Tiger II sont désignées « tourelles Porsche », alors qu'il s'agit d'une erreur répétée depuis des décennies.
Leur vrai nom est donc *Vorserium-Turm*, ce qui peut se traduire littéralement par tourelle de présérie. Cette tourelle de présérie arrondie va vite se montrer compliquée à produire. En effet des pénuries dans les alliages font apparaître des petites fissures dans la partie arrondie gauche, au niveau du tourelleau. Il faut savoir que les parties arrondies de cette tourelle n'étaient pas moulées, mais fait sur le plat puis forgée à la presse ! Les petites fissures qui apparaissent devaient être comblées par des cordons de soudure puis meulées. Malgré ce défaut, les plaques une fois soudées et imbriquées apportaient une grande rigidité à la structure. Cette tourelle de présérie avait aussi comme défaut, à cause de son agencement étroit, de ne pas permettre d'emporter la dotation maximale d'obus en tourelle. Elle avait aussi comme autre défaut majeur de dévier, les obus adverses vers le toit de la caisse du char ! Pour la visée, on y retrouve la binoculaire Zeiss *Turmzielfernrohr 9b* graduée jusqu'à 6 000 m, qui se situe à gauche dans la tourelle. À partir d'avril 1944, apparaît la performante monoculaire *Turmzielfernrohr 9d* qui deviendra le standard de la production à partir de mai. Les premiers canons *8.8cm Kwk 43 L/71* sont faits d'un seul tenant (monobloc) et se montrent vite fragiles. À partir du 25e exemplaire, à la mi-avril, le canon sera produit en deux parties et renforcé sur l'ensemble de la production. La *1./s.Pz.Abt.503* qui sera engagée en Normandie recevra 12 Tiger II à tourelle de présérie, puis la *3./s.Pz.Abt.503* lors de sa reconstitution à Mailly-le-Camp en recevra dix sur 14 chars.

▼ Vue peu courante de la *Vorserium-Turm* du célèbre Tiger détruit à Plessis-Grimoult en 1944. BTM

La tourelle de série, désignée « *Serien-Turm* », sera présente sur 442 Tiger II. En effet, pour la suite de la production du char, Henschel redessinera une nouvelle tourelle, qui sera toujours produite par Krupp, agencée par Wegmann. Cette tourelle plus simple à produire, mieux agencée, davantage blindée (180 mm en frontal), se montre aussi plus lourde (13.5 t) mais un peu plus manœuvrable puisque Henschel demande une nouvelle fois à Krupp de modifier la réduction hydraulique, même si elle reprend en grande partie les vitesses possibles du premier type de tourelle *Vorserium-Turm*. L'embase du canon est protégée par un épais masque « *Topfblende* » et les tubes sont tous réalisés en deux parties, ce qui réduit leur usure.

PRODUCTION DU TIGER II

L'assemblage final du char se fait chez Henschel, à Kassel-Mittelfeld et à la *Nibelungenwerke* à partir d'avril 1945. Les sous-traitants sont :
- Caisse : Krupp (à Essen), Dortmund-Hörder Hüttenverein (à Dortmund) et Skoda (à Königgrätz)
- Tourelle : Produit par Krupp agencée par Wegmann (à Kassel)
- Moteur : Maybach (à Friedrichshafen) et sous licence par Auto-Union (à Chemnitz)
- Transmission : Maybach
- Électronique : Bosch (près de Stuttgart)
- Canon : Buckau-Wolf (à Magdebourg) et Dortmund-Hörder Hüttenverein
- Chenilles de transport (Ritscher-Moorburg)

Le coût d'un Tiger II avec son armement et son équipement radio est de 321 500 *Reichsmarks* soit 1 060 950 €. Il faut 200 kilos de zimmerit et cinq jours de travail complets pour recouvrir un Tiger II de la célèbre pâte anti-magnétique.

▲ Visiblement incendié, ce Tiger II « 132 » (*Vorserium-Turm*) de la *1./schwere Panzer-Abteilung* 503 a été abandonné près de Vimoutiers le 22 août 1944, de même que le Bergepanther qui le remorquait. US Nara

▼ Les Tiger II « 322 » et « 324 » de la *3./s.Pz.Abt.* 503 à l'entrainement à Mailly le Camp en août 1944. Leur prochain objectif sera de contre-attaquer sur le Vexin normand. Bundesarchiv Bild 101I-721-0397-29

KÖNIGSTIGER OU SCHNECKE ?

Correspondance avec Franz-Wilhelm Lochmann, opérateur radio et mitrailleur de caisse sur Tiger II, *Vorserium-Turm*, char n°100. (Suite de la lettre de 2003). « J'ai découvert le Tiger II à mon retour de permission à la mi-juin 1944. L'*Abteilung* était alors stationnée à Ohrdruf, en Allemagne. À mes yeux, le Tiger I était déjà massif, mais là, le Tiger II faisait presque le double, il était formidablement profilé, comme le Panther, mais en nettement plus gros ! Les chenilles de 80 cm donnaient une impression de puissance indiscutable, ainsi que la longueur du canon, fantastique ! Je me disais qu'aucun

▲ Le Tiger II « 301 » de Klaus Neeb (*3./s.Pz.Abt.503*) évolue à Mailly le Camp début août 1944. Bundesarchiv, Bild 101I-721-0399-14 (Wagner)

obus ennemi ne pourrait jamais transpercer ce blindage si épais et si incliné ! Le compartiment de combat était vaste, bien que la culasse du canon remplissait avantageusement le compartiment de la tourelle. L'équipement radio était identique au Tiger I. Le canon était d'une puissance redoutable, bien supérieur à celui du Tiger I. Les munitions étaient également plus volumineuses.

Cependant, je me souviens aussi de m'être interrogé sur cette tourelle arrondie vers l'avant, qui devait initialement être montée sur des chars lourds de chez Porsche. Cette tourelle, bien que joliment dessinée, me donnait l'impression que les obus risquaient d'être déviés sur le toit de caisse… ou même directement sur ma trappe ! Une autre interrogation, qui sera malheureusement vérifiée par la suite, concernée la motorisation du char. Très vite, je me suis aperçu qu'il était clairement sous-motorisé. C'était le même moteur que sur le Tiger I, mais il y avait une bride de puissance pour le préserver, si bien que nous nous traînions littéralement comme une limace ! C'était d'ailleurs le sobriquet de ce *Panzer* : « *Die Schnecke* ». Je me souviendrai toujours comment nous nous traînions avec le Tiger II « 100 » lors de la montée au front en Normandie en juillet 1944 (180 km réalisés par la route) ; nous avons eu plusieurs incendies moteur. Cette région n'était pas adaptée pour un engin de ce poids, et le conducteur faisait de son mieux pour manœuvrer le gros char jusqu'à que le moteur vomisse des flammes par l'échappement et qu'il rende l'âme définitivement. »

Gotthold Wunderlich, conducteur du Tiger II n°300 à Mailly-le-Camp puis à Paris et dans le Vexin, en août 1944. « Après avoir perdu notre « 300 » à côté du haras de Manneville le 18 juillet 1944, nous partons vers Mailly-le-Camp aux alentours du 22 ou du 24 juillet 1944. Là, je découvre le Tiger II au petit matin, car il faut les décharger des wagons plateformes spéciaux. À mes yeux, c'est le plus beau des *Panzer* ! Dans sa forme, il paraît indestructible quand on est en face de lui. J'éprouve logiquement une sensation de « déjà-vu » à l'intérieur. À mon poste de combat – pilote – la principale différence est que le glacis de la caisse est incliné et non plus vertical, et qu'enfin le dispositif de vision est réglable en profondeur et en hauteur. Rapidement en tant que conducteur, je note un défaut majeur : l'angle de vue à travers l'épiscope débouche sur une conduite à l'aveugle sur les quelques mètres juste devant le Tiger II ! Si bien que je dois être guidé afin d'effectuer les manœuvres courtes. C'est la raison pour laquelle, à chaque fois que cela était possible, je passais ma tête en dehors de la trappe, mais cette position était impossible en situation de combat. Et ce n'est pas tout : je découvre malheureusement que le Tiger II est très lourd, trop lourd. Le moteur, qui est le même que celui du Tiger I – il a juste reçu des modifications pour la filtration – est à la peine. En plus, il est équipé d'un régulateur de puissance, que je peux désactiver depuis une tringlerie. La puissance théorique de 700 cv n'est donc jamais atteinte, ou alors quelques minutes au risque de faire brûler le moteur sur place ! Le carburant que nous utilisons n'est pas assez riche non plus, il arrive trop souvent que les bougies fondent à cause d'une mauvaise combustion. Clairement, le Tiger II aurait dû disposer d'un moteur de 900 ch, soit 200 ch de plus qu'initialement. À la conduite le char se montre souple, je peux actionner le volant d'un seul doigt, mais il est lent, beaucoup trop lent en terrain difficile. Parfois nous ne pouvons pas dépasser les 15 km/h au risque d'exploser le moteur ! Malgré les presque 300 litres de carburant en plus contenus dans les réservoirs, la consommation du Tiger II est supérieure au Tiger I, même si elle reste correcte pour un char d'un poids de 70 tonnes. Les chenilles sont également bien plus larges, et particulièrement lourdes à changer. Elles ont le défaut d'être fragiles, les contraintes mécaniques sont énormes, surtout lorsque je fais pivoter l'engin sur lui-même. Nos adversaires ont vite compris que pour nous immobiliser il fallait tirer des obus explosifs au niveau des chenilles.

[5] La dénomination « Königstiger » a été présentée le 11 décembre 1944, mais la fin de guerre ne permettra pas son officialisation dans les registres allemands.

Les barbotins subissent aussi le surpoids du Tiger II. Pour les dépannages, nous sommes trop souvent livrés à nous-mêmes. Les équipes de réparations ne sont jamais loin, mais elles n'ont pas souvent les pièces disponibles pour réparer et les moyens de remorquage sont totalement dépassés par le poids du Tiger II. Nous serons contraints de pratiquer le cannibalisme sur d'autres chars pour réparer. Tracter un Tiger II en panne par un autre Tiger II est fortement déconseillé, mais souvent nous n'avons pas eu le choix, et cette pratique, qui endommage très rapidement la mécanique, s'est répandue. À la fin de la guerre, j'étais sur un Jagdtiger, encore plus lourd et encore plus pataud, la qualité générale de fabrication était mauvaise et elle ne permettait plus d'exploiter correctement nos chars lourds. Le Tiger I avait ma préférence, il était plus maniable, plus rapide et roulait presque comme une grosse voiture. J'ai toujours pensé que j'avais eu une bonne étoile au-dessus de moi et sur le char que je conduisais. »

Le baron von Rosen, chef du *3. Zug* de la *3./s.Pz.Abt.503* en Normandie : « C'est à Mailly-le-Camp que la *3./s.Pz.Abt.503* a reçu ses Tiger II (14 au total) après la perte des Tiger I en Normandie. Ce nouveau char était particulièrement imposant, je me souviens d'une discussion à ce sujet avec Ulrich Koppe. Clairement, l'entraînement que nous avions suivi à Mailly-le-Camp nous avait permis de mettre en avant ses capacités à être engagé dans de vastes plaines. La puissance du canon combiné à l'épaisse cuirasse inclinée pouvait nous rendre quasiment indestructibles. Les distances d'engagement pouvaient atteindre les 2 000 à 2 500 m et parfois davantage. Mais ce Tiger II était d'un maniement délicat car il était sous-motorisé. Je devais prendre en compte son poids et mener du mieux possible la compagnie. L'agencement intérieur était plus vaste que sur le Tiger I, notamment les postes en tourelle. Je tiens à préciser aussi que les munitions du *8.8 cm KwK43* étaient également bien plus volumineuses. Malheureusement pour moi, le transport par voie ferrée des Tiger II depuis Mailly vers Vincennes se soldera par la perte de mon Tiger II « 311 », à la suite d'une attaque aérienne sur le convoi. Je m'étais cassé le bras, et je ne pouvais plus mener à bien la mission qui m'avait été confiée. Par la suite je n'étais pas resté inactif, j'étais parti à Spa en Belgique chercher des bons pour le carburant. Ce n'est qu'à la fin septembre 1944 que j'ai pu reprendre possession de la compagnie lors la reconstitution de la *Panzer-Abteilung* à Paderborn. Les actualités avaient filmé notre démonstration avec un grand intérêt alors que les Tiger II étaient équipés des chenilles de transport, car nous devions une nouvelle fois prendre le transport ferroviaire vers la nouvelle zone d'engagement en Hongrie.

Pour répondre à vos questions, le Tiger II était sans conteste le *Panzer* le plus puissant dont nous disposions à l'époque, mais nos zones d'engagement dans les derniers mois de la guerre, que ce soit à Budapest, en pleine capitale hongroise, ou sur les rives du Danube ne permettaient pas d'exploiter les capacités du Tiger II qui avait été conçu comme char lourd pour des combats défensifs à longues distances. Sa lenteur sur un terrain accidenté ne nous permettait pas non plus de l'utiliser comme char de rupture et il n'avait pas sa place dans des combats défensifs urbains. Avec les équipages nous passions un temps contre-productif à remettre en état les chenilles qui ne tenaient pas plus de 80 km. Clairement, nous n'avions plus les moyens de l'utiliser à sa juste valeur. J'ai passé plus de temps à trouver des moyens de dépannage de plus en plus inexistants qu'à combattre à bord du Tiger II. Du fait du manque de formation des recrues, en particulier du chauffeur-mécanicien, d'une situation militaire intenable, il nous était impossible de réaliser les scores avec le Tiger II, que nous avions obtenus avec le Tiger I en 1943 et 1944. »

Les chenilles, talon d'Achille du Tiger II ? Outre un moteur Maybach HL230 P30 qui se montre très limité pour pouvoir mouvoir le Tiger II avec aisance, ce dernier est handicapé par un autre problème et pas des moindres. Comme pour le Tiger I, le Tiger II possède deux jeux de chenilles, l'une pour le transport par wagon sur voie ferrée et l'autre pour le combat, cependant il y a eu quatre versions de chenilles de combat produites par la firme MIAG de Braunschweig et deux types de barbotins à 9 et 18 dents ! En effet, le Tiger II souffre d'un défaut de conception qui ne sera jamais totalement résolu. Les tensions et les forces qui sont exercées sur les chenilles et les barbotins les usent et les fragilisent rapidement. Il est courant pour les équipages de vérifier les chenilles, leurs tensions, à chaque arrêt et de façon plus complète tous les 60 à 80 km.

ALORS, TIGER I OU TIGER II ?

Lors de mes différents échanges avec les tankistes allemands opérant sur chars lourds, il est ressorti que le Tiger II n'avait pas leur préférence. Bien que physiquement très impressionnant, et produit quasiment en même temps que le Tiger I, le Tiger II était l'archétype du blindé super lourd ordonné par Hitler mais dont les défauts de conception ont été exacerbés. Moteur pas assez puissant, cible

trop imposante, qui rend le char vulnérable, même si le blindage est plus épais, acier de moins bonne qualité, conception du châssis qui provoque des tensions sur des chenilles elles-mêmes fragiles du fait d'un poids bien trop élevé…

D'après les *Panzerkommandant* interrogés, les conditions parfaites (zone d'engagement) pour exploiter le potentiel et l'allonge de l'excellent canon de « 88 » du Tiger II en 1944-1945 n'ont représenté que 15 % des compartiments de combat sur lesquels ils ont opéré. Ainsi, de son propre aveu, von Rosen passera plus de temps à tenter de trouver des Bergepanther et autres moyens de dépannage qu'à combattre à bord de son Tiger II en Hongrie. En Normandie comme dans les Ardennes, il en sera de même.

Si le Tiger I était vu comme une assurance-vie, le Tiger II, surnommé « la limace », a été finalement peu apprécié. Son aspect massif, son blindage épais et son redoutable canon permettront au Tiger II d'avoir un impact psychologique particulièrement important sur les troupes alliées. Il est également bon de savoir que la majorité des Tiger II ont été perdus pour des problèmes mécaniques ; dans l'ordre : chenilles, barbotin défaillant, moteur, puis boîte de vitesses. Le pourcentage de « casse » était bien supérieur à celui du Tiger I. Avec le manque de formation des équipages et l'évolution de la guerre de plus en plus défavorable aux Allemands, les scores de destruction obtenus avec les Tiger II seront tous plus faibles que sur le Tiger I. De plus l'autre immense problème des *Abteilungen* ayant opéré sur Tiger II réside dans le manque de moyens de dépannage lourd. Ainsi, beaucoup de Tiger II seront sabordés et abandonnés sur place, faute de pouvoir les prendre en remorque. Quant à l'énorme Jagdtiger qui sera produit sur la base du Tiger II, il représente la parfaite hérésie née d'un gigantisme ordonné par Hitler au détriment de moyens industriels déjà largement dépassés par les pénuries de matières premières. ■

▲ Équipage d'un Tiger II de la *schwere Panzer-Abteilung 503* lors de l'occupation de Budapest en octobre 1944 (opération « Panzerfaust »). Bundesarchiv, Bild 101I-680-8282A-09A, Faupel

◤◤ Page de gauche : Le Tiger II « 300 » de la *schwere Panzer-Abteilung 503* durant l'été 1944. Il s'agit du char du chef de la *3. Kompanie*. Bundesarchiv, Bild 101I-721-0398-27A, Wagner

▼ Belle étude d'un Tiger II de la « 503 » déployé dans les rues de la capitale hongroise en octobre 1944. Archives Caraktère

HOBBYLIT.NET

TIGER II

© Antonis Karydis - Batailles & Blindés, 2023

HOBBYLIT.NET

PAR LOÏC BECKER

LES DIVISIONS LÉGÈRES MÉCANIQUES

UNE CERTAINE MODERNITÉ

Profils véhicules © M. Filipiuk / Batailles et Blindés, 2023

Les DLM sont basées sur l'idée de mouvement : les fantassins sont transportés sur des véhicules tout-terrain et doivent, en théorie, être accompagnés de chars rapides. Cependant, les errances de la politique d'armement de la France dans les années 1930 obligeront la Cavalerie à récupérer des chars Hotchkiss, qui n'ont rien d'adapté à cette nouvelle disposition ! ©ECPAD/France/1940

Au cours de la seconde moitié du XXe siècle, de nombreuses légendes à propos de l'Armée française de 1940 ont vu le jour, la première ayant trait à sa soi-disant impréparation à la guerre de mouvement. En réalité, c'est elle qui a posé les bases au début des années 1930 d'une Grande unité blindée basée sur le mouvement et la rapidité d'exécution, la division légère mécanique. Équipée de matériels amenant le meilleur compromis entre vitesse et puissance, la DLM vit cependant une jeunesse compliquée dans une Armée où la Cavalerie est en position défensive depuis la fin du premier conflit mondial. Portée par des cavaliers aux idées novatrices mais contestées par d'autres attachés aux traditions séculaires de l'Arme, la DLM fait figure de précurseur dans l'art de la guerre moderne… À tel point qu'elle attire la curiosité de plusieurs officiers allemands, dont un certain Heinz Guderian. Ainsi, si la division cuirassée (DCR) de 1940 a longtemps été considérée comme l'équivalent français de la *Panzer-Division*, ce rôle échoit en fait à la division légère mécanique – toutes proportions gardées. Indissociables de la manœuvre « Dyle-Breda » et des premières semaines de l'invasion allemande de 1940, les DLM restent cependant mal connues malgré des états de service éloquents.

LA RÉDACTION REMERCIE ÉRIC DENIS POUR SON AIDE PRÉCIEUSE.

▶ Insigne de la 2e DLM

▼ Insigne de la 3e DLM

UNE CONTROVERSE DÈS LA NAISSANCE

Alors que les armes se taisent en France à la fin de l'année 1918, la Cavalerie est dans une situation difficile. Excepté à l'été 1914, l'Arme n'a pas pu mener à bien les missions lui étant attribuées traditionnellement, notamment à cause de l'immobilisme du front et de l'apparition des mitrailleuses. En fait, la Cavalerie est prise sous des tirs croisés ; tout d'abord, pour de nombreux hommes politiques et militaires, la Cavalerie a joué un rôle effacé lors de la guerre alors que ses hommes ont eu à partager les horreurs des tranchées à pied au côté des fantassins. En 1919, le général Camon, issu de l'Artillerie, rédige dans la *Revue militaire française* un véritable réquisitoire à charge contre cette arme : la Cavalerie demanderait une logistique trop lourde par rapport à une unité d'infanterie motorisée [1] qui pourrait remplir la même mission (c'est-à-dire colmater un front). Même si les arguments peuvent sembler très basiques [2], ils font mouche dans une France exsangue aussi bien sur le plan économique qu'humain. En 1919, l'Armée est vouée à subir une cure d'amaigrissement drastique pour participer à la bonne santé financière du pays ; or, la Cavalerie est une arme onéreuse, notamment à cause de ses chevaux et de leur approvisionnement, et entre dans le collimateur des hommes politiques. Cependant, dans un pays où le secteur agricole a traditionnellement une place économique importante, la baisse du nombre de chevaux dans la Cavalerie a un impact sévère sur le monde agricole déjà fortement éprouvé par quatre années de guerre [3]. Enfin, le char d'assaut se trouve sous la coupe de l'Infanterie, dont certains officiers voient là l'occasion rêvée d'affirmer la supériorité de leur Arme sur la Cavalerie [4].

Toutefois, beaucoup d'officiers demeurent favorables au maintien de la Cavalerie et contre-attaquent en soulignant que de nombreux contempteurs de l'Arme n'en ont pas une bonne connaissance. De même, d'autres soutiennent que si la Cavalerie est dans cet état, c'est parce que des généraux l'ont mal utilisée au feu. Enfin, poids important : l'Arme dispose d'un vivier d'officiers compétents et bien formés, dont beaucoup ont servi dans les « armes nouvelles » (aviation et chars) ce qui démontre une capacité d'adaptation certaine. Tous ces arguments sont importants, d'autant plus que les missions historiques de la Cavalerie (reconnaissance, exploitation des percées…) sont, elles, toujours d'actualité.

Les deux photos : En 1915, la fin de la guerre de mouvement contraint la Cavalerie à se réformer, ses hommes se transformant en fantassins après avoir abandonné leurs chevaux. Ils retrouveront leurs montures après 1918, notamment lors de l'occupation de la Ruhr où la Cavalerie est vue comme une arme de prestige et apte à montrer la puissance de la France. ©Gallica/BnF

DES PISTES DE MODERNISATION

Même si la Cavalerie est, par tradition, une des armes les plus conservatrices de l'Armée française, de nombreux officiers de ses rangs ont adopté une posture réaliste en 1918 et ont compris que la place du cheval n'est plus efficace sur le champ de bataille.

[1] Donc transportée par camions.

[2] Et pour cause : le général Camon se borne à une comparaison très terre-à-terre entre les deux types d'unités en opposant des chiffres liés à la consommation en matériels et en ressources. Pour lui, 100 fantassins dans cinq camions n'ont besoin que de 200 kg de matériel et 200 L d'essence pour réaliser la même chose que 150 cavaliers nécessitant 1,5 t de fourrage et d'avoine.

[3] Clin d'œil de l'Histoire : au même moment, les agriculteurs se détournent du cheval pour leurs travaux et commencent à lui préférer… la chenille.

[4] Une forte rivalité entre la Cavalerie et l'Infanterie s'est installée sous la IIIe République, et elle aura de funestes conséquences sur le développement de l'Armée française dans les années 1930.

HUBERT.NET

◀ Le général Maxime Weygand (1867-1965) fait partie des officiers jugés très réceptifs à une mécanisation de l'Armée française... Ce qui s'explique principalement par son appartenance à la Cavalerie. Cependant, il s'oppose à certains officiers comme de Gaulle, notamment à propos de la tactique d'emploi des blindés. DR

Ils peuvent compter sur des alliés originaires des autres armes : ainsi, dès 1919, le général Fayolle (artilleur de formation) préconise la création d'avant-gardes motorisées d'armée composées de chasseurs cyclistes, de fantassins transportés par camion, de l'artillerie portée, des chars [5]... le tout dans une optique de mobilité. Un an plus tard, Weygand se fait apôtre de la mécanisation de la Cavalerie (approche bien entendue intéressée, l'homme étant lui-même issu de l'Arme), d'autant plus qu'il sait que la culture des cavaliers, où la vitesse d'action est importante, est tout à fait compatible avec l'adoption du moteur. Aiguillonnés par les menaces de dissolution, certains officiers issus de la Cavalerie s'attachent à démontrer que leur arme peut tout à fait s'adapter à la guerre moderne, c'est-à-dire continuer de mener les missions traditionnelles (renseignement, couverture et combat).
Pour ces officiers, le moteur est tout à fait capable d'apporter les compétences nécessaires à la Cavalerie. Ainsi collecte de renseignements (l'exploration) se divise en deux phases, la découverte et la reconnaissance. La première doit absolument être menée en tête des armées afin d'évaluer le dispositif ennemi sans engager le combat, nécessitant donc de petites unités rapides et discrètes. La seconde s'effectue ensuite pour affiner les renseignements à propos de l'adversaire : les unités chargées de cette mission doivent être capables de riposter mais aussi de se dégager rapidement. Enfin, alors que l'Armée française s'installe dans une logique défensive, la Cavalerie peut, par sa mobilité, servir de réserve mobile permettant de colmater une brèche opérée par l'ennemi dans le dispositif allié. La deuxième moitié des années 1920 est cependant marquée par des coupes budgétaires importantes dans l'Armée ainsi que par une baisse des effectifs. La division de cavalerie est dotée d'automitrailleuses mais aussi de véhicules tout-terrains permettant de transporter les combattants au plus près des éléments de pointe. Malgré un alourdissement certain d'une telle unité (les véhicules demandent une logistique particulière), la Cavalerie semble reprendre du poil de la bête… D'autant plus que d'autres projets voient le jour à la même époque, comme les GRDI [6] entièrement motorisés. Mais ce foisonnement n'est pas toujours porteur de modernité, notamment parce que plusieurs écoles s'affrontent. Au lieu de mettre en commun les initiatives, plusieurs projets voient le jour au cours de la décennie à venir : dès le début des années 1930, plusieurs officiers de Cavalerie parviennent à mettre sur pied des unités motorisées et mécanisées, après avoir enterré la problématique de la consommation de carburant [7], argument majeur des opposants.

[5] Cochet (F.), « La cavalerie française à la lumière de la campagne de mai-juin 1940 », dans *Guerres mondiales et conflits contemporains* n°225, 2007.

[6] Groupe de Reconnaissance de Divisions d'Infanterie.

[7] L'autre argument majeur contre la mécanisation de la Cavalerie tient dans la dépendance de la France aux sources d'approvisionnement étrangères en carburants. Certains officiers soulignent qu'en cas de guerre, le carburant pourrait devenir rare et donc clouer le déplacement des unités mécanisées… Alors que l'approvisionnement en céréales et fourrages demeurerait constant.

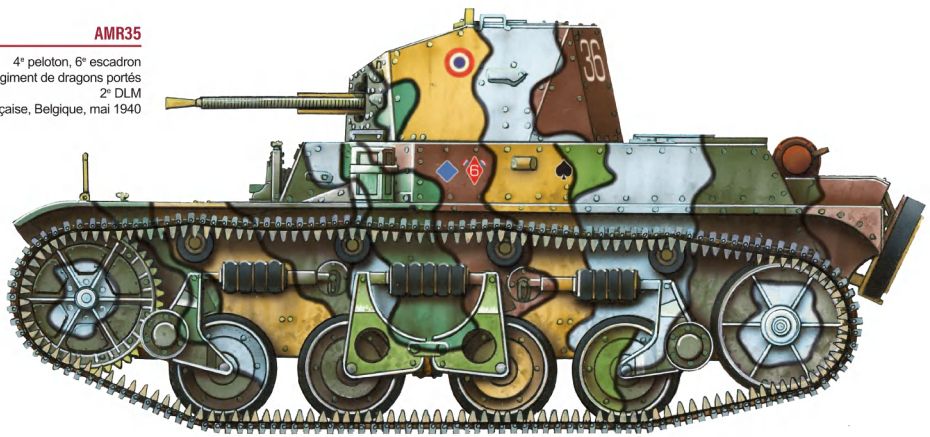
[8] La DC de 1932 sera surnommée « pétrole-picotin » pour représenter la cohabitation du cheval et du moteur.

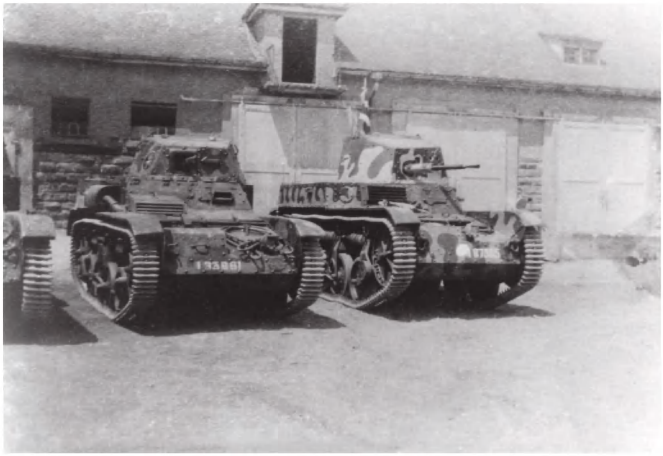
DE NOUVEAUX MATÉRIELS

L'année 1932 marque la première tentative de modernisation de la division de cavalerie avec la suppression de nombreuses unités à cheval, remplacées par des unités motorisées [8]. Au même moment, d'autres officiers tentent de créer de Grandes unités employant des véhicules motorisés… d'autant plus que le général Flavigny, à la tête de la Cavalerie depuis 1931, est un fervent partisan de la mécanisation de l'arme. Le long processus de création d'une nouvelle unité ne sera terminé qu'en 1934 lorsque Weygand et Flavigny transforment la 4e division de cavalerie en Division légère mécanique. Entièrement mécanisée, l'unité présente une certaine modernité dont l'ossature est composée comme suit :
- Un régiment de découverte avec deux escadrons d'AMD et deux de motocyclistes
- Une brigade d'automitrailleuses alignant deux régiments d'AMC et d'AMR

AMR35

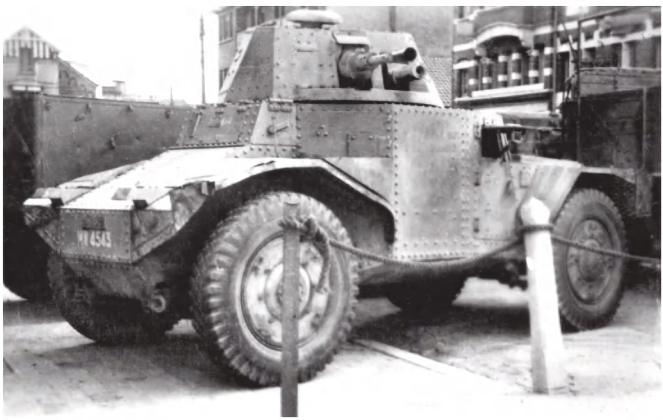
4e peloton, 6e escadron
1er régiment de dragons portés
2e DLM
Armée française, Belgique, mai 1940





▲ L'AMR35 est un matériel conçu pour l'exploration, et non pour le combat : il n'est armé que d'une mitrailleuse de 13,2 mm. Il peut atteindre 30 km/h en terrain bouleversé. Coll. Laurent Soyer

▼ L'AMD 178 Panhard fait partie des matériels les plus modernes employés par les DLM. Sa mobilité et son autonomie (300 km) en font un engin de choix pour des unités dont la puissance est basée sur la vitesse. © Coll. L. Becker

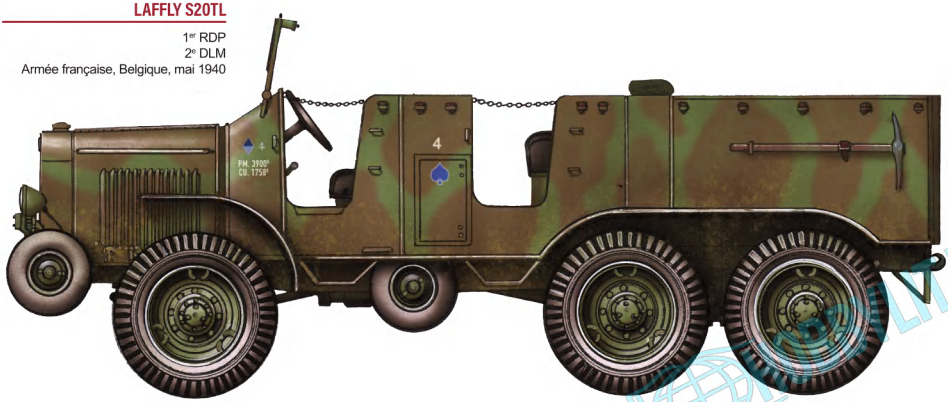


- Une brigade d'accompagnement avec deux régiments de dragons portés, le premier disposant de véhicules tout-terrains

Enfin, le tout est secondé par un régiment d'artillerie, un bataillon du Génie et une formation aérienne destinée à l'observation. Mais cette unité n'aurait pu voir le jour sans la mise au point de matériels spécifiques, notamment grâce au général Flavigny qui sort la Cavalerie de sa torpeur due à la réduction des crédits lors des années 1920. Jusque-là, les AMC et AMR employées sont des véhicules peu réussis loin de convenir à l'action de la Cavalerie. Fort de sa conception de l'Arme, Flavigny lance trois programmes de véhicules : le premier destiné à la reconnaissance (AMR), le second mieux armé et à roues pour la découverte (AMD) et enfin, le troisième pour le combat (AMC). Ces trois catégories vont former l'épine dorsale de la Cavalerie en 1940 et notamment des DLM. Le programme de l'AMR ne débouchera sur aucune production en grande série, Renault développant l'AMR 35 ZT1 armée d'une mitrailleuse de 13,2 mm puis plusieurs dérivés armés d'une pièce de 25 mm. Les AMD seront les plus proches des missions de la Cavalerie, avec l'AMD 35 développée par Panhard (et qui entrera dans la légende sous le nom de Panhard 178). Ce véhicule à roues armé d'une pièce de 25 mm peut dépasser 70 km/h et dispose d'un poste de conduite réversible, lui conférant une vitesse d'exécution conséquente. Enfin, les AMC doivent, une fois au combat, amener une puissance de feu conséquente (et une protection adéquate) pour se frotter aux éléments adverses. La Cavalerie tâtonne davantage sur ce programme, puisque l'AMC 34 de Renault s'avère être un échec sur le plan technique qui ne sera jamais fabriqué à plus d'une douzaine d'exemplaires. La solution viendra de la firme Somua qui s'appuie sur son expertise, ses partenariats internationaux (notamment avec Skoda) et le retour d'expérience de l'AMC 34 : le premier prototype, nommé AC3 et équipé de la même tourelle que l'engin de Renault, enthousiasme les Cavaliers par sa puissance et sa rapidité.

LAFFLY S20TL

1er RDP
2e DLM
Armée française, Belgique, mai 1940



▲ L'AMC Schneider P16 sera employée faute de mieux au front en mai-juin 1940, mais son train semi-chenillé, s'il lui offre une bonne mobilité, l'empêche de disposer d'une vitesse acceptable. ©ECPAD/France/1940

▼ Le général Bougrain (au centre) commandera la 2e DLM au feu en mai 1940 lors de la montée en Belgique. Chef énergique et au fait des capacités de ses hommes, il fait partie de ces généraux oubliés qui n'ont pas démérité. DR

Avant même la fin des essais, ces derniers valident le projet sous le nom de « char modèle 1935 S », qui rentrera dans la légende sous le nom de Somua S35. Malgré un centre de gravité trop avancé nuisant à sa maniabilité et des chenilles trop étroites, le S35 est un adversaire très dangereux pour les blindés adverses avec sa pièce de 47 mm et son épais blindage. De même, l'industriel développe une tourelle nommée CE (pour « chemin élargi »), un peu plus large, permettant au chef de char d'être aidé par le troisième homme d'équipage au combat. Hélas, l'engin est coûteux, ce qui n'est jamais bon dans une période de restrictions comme celle de la décennie 1930 ; au même moment, Gamelin fait pression pour que la Cavalerie accepte le H-35 de Hotchkiss, un char léger refusé par l'Infanterie, mais qui a le mérite d'être moins cher que l'engin de Somua [9]. Or cet engin n'a pas la vitesse nécessaire [10] pour procéder aux missions dévolues à la Cavalerie… Il faudra attendre sa version modifiée nommée H-39 pour que l'engin soit amélioré, sans pour autant pouvoir remplir tous les objectifs attendus.

LA DLM, L'OUTIL ULTIME ?

Parmi les multiples tentatives de mécanisation de la Cavalerie, la Division légère mécanique semble la plus adaptée et la plus réussie, malgré un équipement plus faible que celui prévu initialement comme nous l'avons vu plus haut. Elle dispose, en théorie, de tous les éléments nécessaires à la réalisation de ses objectifs : les AMD pour repérer l'ennemi, les AMC pour l'engager et lui infliger des pertes. Rapides, les engins peuvent compter sur des dragons portés convoyés par véhicules (plus ou moins) tout-terrains et sur un parc d'artillerie puissant. Pour une Armée française soi-disant engluée dans un certain immobilisme doctrinal et tactique, la DLM est une véritable innovation – et les remarques des observateurs étrangers sont éloquentes. Dans son ouvrage *Achtung Panzer !* de 1937, Heinz Guderian décrit l'unité comme bien équilibrée, mais se trompe à propos de sa véritable mission : « Cet examen rapide nous permet d'apprécier la grande proportion de véhicules de reconnaissance dans la Division Légère Mécanique, taillée pour la reconnaissance et non pour le combat, ultime vestige de son arme d'origine [11]. » Erreur d'appréciation qui vaudra aux Allemands de lourdes pertes en Belgique face aux DLM dans les premiers jours de l'invasion… Plus que la lente et lourde DCR, la Division légère mécanique de Flavigny est un concurrent direct de la *Panzer-Division*, autant sur le plan doctrinal que sur celui de la puissance. *Panzer-Division* qui, à la création de la DLM, n'est même pas encore en gestation !

Une fois la question de l'équipement actée, la 2e DLM est mise sur pied en 1937, la 3e en 1940. Ces unités sont cataloguées comme de « série A », signifiant qu'elles font partie de l'armée d'active. Et pour cause : existant déjà en temps de paix, elles bénéficient d'une cohésion plus importante que les régiments de réserve, et disposent notamment d'officiers énergiques et compétents. Il est donc normal de retrouver les DLM dans le dispositif allié devant effectuer la manœuvre « Dyle-Breda » à l'invasion allemande, les meilleures troupes françaises étant affectées à la montée en Belgique. La 1ère DLM, placée au nord au sein de la VIIe armée de Giraud, a pour mission de pousser jusqu'à Breda, aux Pays-Bas ; les 2e et 3e DLM sont quant à elles intégrées au Corps de Cavalerie du général Prioux (Ière armée de Blanchard) et doivent se porter vers la trouée de Gembloux, entre Namur et Wavre. Les Français ont correctement identifié l'intérêt tactique

HOTCHKISS H39

15e escadron
11e RDP, 3e DLM
Armée française, Belgique, mai 1940

que revêt cette trouée, et le choix desDLM est important pour deux raisons. Tout d'abord, ce sont des unités qui peuvent rapidement atteindre leur objectif ; ensuite, ces cavaliers d'élite, bien armés, pourront tenir suffisamment longtemps pour permettre la montée en ligne d'unités plus lourdes. Car c'est bien la mission principale de la Cavalerie française en Belgique en ce mois de mai 1940 : se sacrifier pour gagner du temps.

Le général Billotte, à la tête du GA1, demande à Prioux de tenir jusqu'à J+8 afin de permettre au reste de l'armée (ainsi qu'à la *BEF*) de s'installer sur des positions défensives… Mais aussi d'éviter à Blanchard un affrontement en rase campagne, une armée en mouvement et en cours d'installation n'étant pas prête à encaisser un choc frontal. Prioux obtient de réduire le délai à J+6, et ce afin de lui permettre de se replier derrière les troupes moins rapides. Mais la rapidité d'intervention théorique ne « colle » pas avec la « méthode Gamelin », qui mise sur le calme et gêne les prises d'initiatives sur le terrain.

LA QUESTION DE L'EMPLOI DES DLM

Lorsque les Allemands violent la neutralité belge le 10 mai 1940, les DLM sont mises en état d'alerte. Conformément à la manœuvre « Dyle-Breda », la 1ère DLM s'élance vers les Pays-Bas, une action dangereuse pour des bénéfices mitigés (« tendre la main » à l'armée néerlandaise, à la puissance toute relative). Du 11 au 14 mai, la 1ère DLM va combattre la *18. Armee* et subir de lourdes pertes, devant se replier suite à la dégradation de l'état du front. Les Français ne savent pas qu'ils se ruent dans le piège tendu par les Allemands. Une fois aux Pays-Bas, la 1ère DLM se trouve à plusieurs centaines de kilomètres de la France, et doit composer avec des matériels nécessitant des révisions… et une logistique défaillante. Plus au sud, la trouée de Gembloux-Hannut doit être capturée par les *3.* et *4. Panzer-Divisionen* et ainsi fixer la fine fleur de la Cavalerie française pour l'éloigner du *Schwerpunkt* qui se trouve dans la région de Sedan. Aux 623 *Panzer* alignés par les Allemands, Prioux répond avec notamment 176 Somua S35. De tels effectifs blindés ne se sont jamais rencontrés sur un champ de bataille, et les Français ont un avantage net qui leur est conféré par leur matériel et l'efficacité des soldats des DLM.

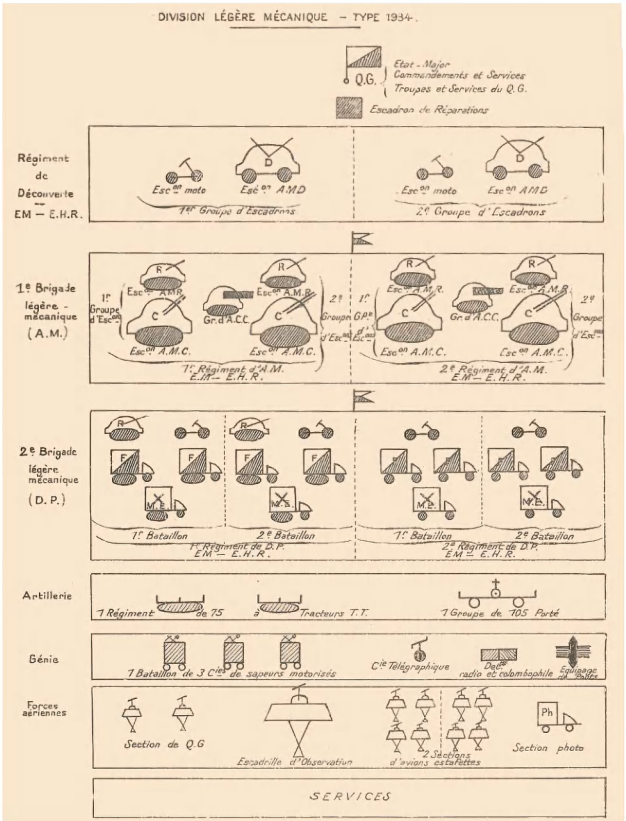
▶ À Boué, le 24 février 1940, le général Bougrain passe en revue ses troupes de la 2e DLM. Les fantassins affectés aux DLM sont des troupes d'expérience, que les traditions d'armes ont habitué à la mobilité. DR

[9] Il est aussi nécessaire de signaler que la firme n'avait pas les moyens de tenir la cadence pour équiper toutes les DLM prévues de S35.

[10] Le H-35 plafonne à 28 km/h sur route « vent dans le dos »… Contre près de 40 km/h pour l'engin de Somua.

[11] Guderian (H.), *Achtung Panzer !*, édition française chez Overlord Press, septembre 2021, p142.

HOBBYLAND.NET

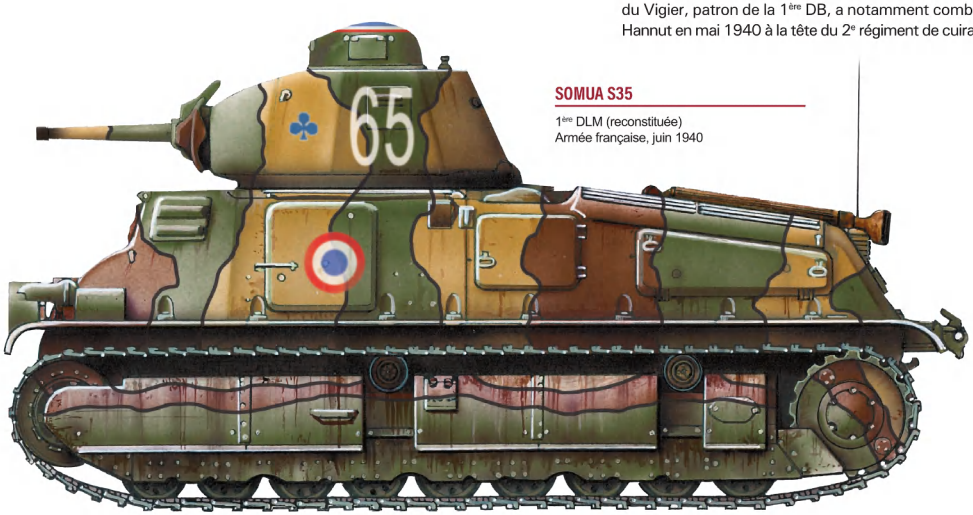


▲ Rare document d'époque montrant la composition d'une DLM, type 1934. On distingue les deux brigades de combat et leur composition
DR via Éric Denis

Sur place, le dispositif belge est en pleine déliquescence et empêche Prioux de disposer d'un point de vue réaliste à propos de la situation. Il demande, en vain, l'abandon de la manœuvre « Dyle » au profit d'une ligne de défense plus reculée sur l'Escaut. Cependant, Gamelin ne veut rien savoir : le plan doit être exécuté comme prévu.

Au début de l'après-midi, les éléments de pointe des DLM rencontrent les Allemands entre Tirlemont et Huy. Les *Panzer-Divisionen* sont prises dans des embouteillages dantesques, mais la première mission des Cavaliers, localiser l'ennemi, est réussie. Les éléments des DLM se replient comme convenu, mais ne trouvent pas les positions belges qui, en théorie, auraient dû être préparées ; pis, l'établissement de positions défensives est rendu compliqué, voire impossible, par le flot ininterrompu de réfugiés et de traînards. Entre le 12 et le 14 mai, les Cavaliers vont se battre bec et ongle autour du village de Hannut, infligeant des pertes non négligeables aux *Panzer-Divisionen*. Leur mobilité et leurs matériels vont permettre aux soldats des DLM de retarder la progression allemande, mais aussi de prouver que le concept de cette unité est efficace. Si le relatif succès tactique est au rendez-vous, le sacrifice des Cavaliers en Belgique est cependant vain car Gamelin est tombé dans le piège allemand : la percée dans les Ardennes quelques jours plus tard rend quasiment inutiles les actions menées Outre-Quiévrain.

Forcés de suivre le mouvement de repli, les Cavaliers des DLM vont mener de nombreux combats retardateurs, rendant coup pour coup aux Allemands. En l'absence de reconnaissance aérienne efficace, ils sont non seulement chargés de récolter des renseignements mais aussi de répliquer aux coups de boutoir allemands. La pesanteur du système décisionnaire mis en place par Gamelin et la vétusté des moyens de transmission vont fortement peser sur l'efficacité des DLM, qui ne pourront pas être exploitées à leur plein potentiel. Si la Cavalerie est l'Arme qui s'est le mieux adaptée à la guerre moderne au sein des forces françaises de l'entre-deux-guerres, les lacunes sur le plan doctrinal ont cependant fortement gêné son emploi au feu. Quatre années plus tard, l'Armée française prendra sa revanche en participant à la Libération, ses divisions blindées en pointe… Dirigées par des officiers ayant commandé des unités de DLM en 1940. Le général Touzet du Vigier, patron de la 1ère DB, a notamment combattu à Hannut en mai 1940 à la tête du 2e régiment de cuirassiers



SOMUA S35

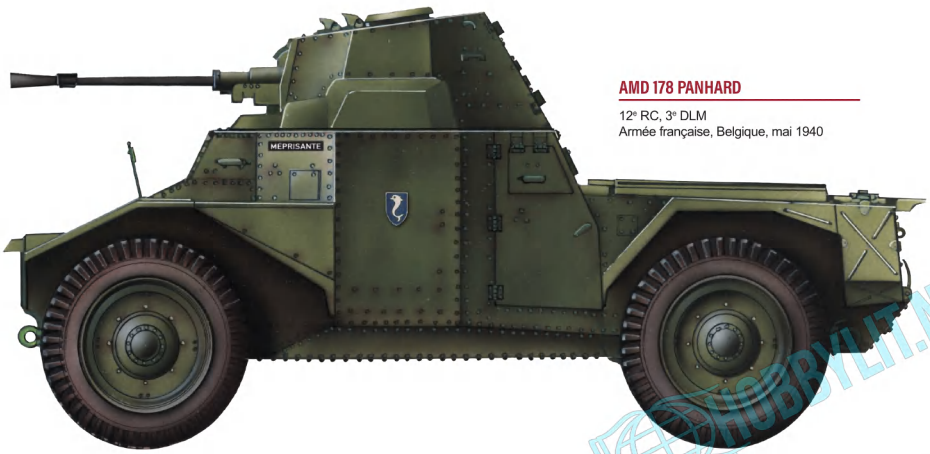
1ère DLM (reconstituée)
Armée française, juin 1940

(3e DLM) ; de même, le général de Vernejoul qui emmène la 5e DB jusqu'en Allemagne s'est lui aussi frotté aux Allemands en Belgique avec « son » 1er régiment de cuirassiers (3e DLM). Ces officiers, parmi d'autres, sont de ceux qui ont milité dans l'ombre de Flavigny au début des années 1930 pour une mécanisation poussée de l'Armée française. S'ils n'ont pas eu entièrement gain de cause en 1940, ces Cavaliers qui n'ont pas démérité ont pu faire vivre « l'esprit » des DLM lors de la Libération… mais avec des matériels bien différents. « La Victoire va aux armées qui manœuvrent » disait Napoléon Ier : en 1940, les DLM représentent l'idée de manœuvre mais sont de fait tributaires d'un état-major en partie sclérosé qui ne saura les utiliser à bon escient. ■

Les deux photos :
Les Cavaliers des DLM livreront de durs combats en Belgique au mois de mai, mais les derniers devront saboter leurs véhicules blindés près de Dunkerque lorsqu'ils seront évacués.
©ECPAD/France/1940 et Coll. L. Becker

BIBLIOGRAPHIE

- Denis (E.), *L'armée de Terre française du 10 mai 1940*, Économica, 2021.
- Barbanson (E.), *Les 2e et 3e DLM*, tome 1, Éditions Arès, 2017.
- Guderian (H.), *Achtung Panzer !*, édition française, Overlord Press, 2021.
- Cochet (F.), « La cavalerie française à la lumière de la campagne de mai-juin 1940 », dans Guerres mondiales et conflits contemporains n°225, 2007.
- Delorge (P.-H.), « Pourquoi avoir gardé une cavalerie à cheval (1918-1939) ? », dans Guerres mondiales et conflits contemporains n°225, 2007.



AMD 178 PANHARD

12e RC, 3e DLM
Armée française, Belgique, mai 1940

HOBBYLIT.NET

PAR STEPHAN CAZENAVE

« GÖTZ VON BERLICHINGEN »

LE BAPTÊME DU FEU NORMAND

Le 3 octobre 1943, Adolf Hitler ordonne la création d'une nouvelle division pour la *Waffen-SS*, la 17e, une *Panzergrenadier-Division* portant le nom « Götz von Berlichingen ». L'unité doit être constituée avec des contingents de troupes de dépôt et d'instruction à une période où les problèmes de recrutement et de livraisons de matériels n'ont jamais été aussi importants à cause de l'expansion de la *Waffen-SS*. Même l'*Oberkommando der Wehrmacht* et le ministère de l'Armement n'interviendront pas dans un premier temps. Jugée opérationnelle alors qu'elle n'a pas perçu tous ses équipements, la *17. SS-Panzergrenadier-Division* va être jetée dans la Bataille de Normandie huit mois plus tard, sans plusieurs de ses composantes…

Sauf mention contraire, toutes photos collection de l'auteur. // Profils couleurs : © M. Filipiuk, Batailles & Blindés, 2023

UNE NOUVELLE DIVISION

Le 22 octobre 1943, la nouvelle *SS-Division* reçoit le numéro 17 ainsi que ses unités divisionnaires, ses deux futurs *SS-Panzergrenadier-Regimenter* les numéros 35 et 36. Un état-major de mise sur pied sous le *SS-Obersturmbannführer* Binge se met rapidement au travail en Allemagne, avant d'être transféré à Poitiers, subordonné au *LXXX. Armee-Korps* du *General der Artillerie* Gallenkamp.

Le 30 octobre, le *SS-Obergruppenführer* Jüttner, chef du *SS-Führungshauptamt*, édite les directives établies pour la mise sur pied qui devra se faire dans la région de Saumur-Bressuire-Parthenay-Poitiers-Châtellerault à partir du 15 novembre 1943. Faute de moyens, plusieurs formations en cours de constitution sont prélevées sur des unités déjà instruites dès la fin octobre 1943 : la *16.-SS-Panzergrenadier-Division* « Reichsführer SS » cède ainsi sa *2. Panzerjäger-Kompanie* avec ses automoteurs. La *10. SS-Panzer-Division* « Frundsberg » doit quant à elle se séparer d'un groupe entier d'artillerie (*III./SS-Art.Rgt.10*) pour former *la I./SS-Art.Rgt.17* et des deux *(15.)Kradschützen-Kompanien* [2] de ses *SS-Panzergrenadier-Regimenter* (21 et 22) pour constituer les noyaux durs des unités de reconnaissance de la nouvelle division, dont la *SS-Aufklärungs-Abteilung 17*. Ces unités avec personnels, armements et matériels complets devront être acheminées d'ici le 15 novembre [3].

Le 12 novembre, les *SS-Panzergrenadier-Regimenter* 35 et 36 sont renumérotés 37 et 38. Les recrues des différentes unités de dépôt et d'instruction arrivent trois jours plus tard, le 15. Le corps des officiers est issu des plus vieilles *SS-Divisionen* (en majorité de la *SS-Panzergrenadier-Division* « Das Reich ») et des cadets promus officiers. Les hommes du rang sont à 50 % des Allemands du *Reich* (Allemagne et Autriche) et à 50 % des Allemands ethniques originaires des Balkans en majorité, mais aussi d'Alsace, de Lorraine ou du Luxembourg. Ceux nés en 1926 représentent 42 % des recrues, en 1925 17 %, en 1924 4,5 % ; 23 % sont nés entre 1923 et 1909, et 13,5 % avant 1909 !

Au 31 décembre 1943, la division rapporte un effectif de 142 officiers, 817 sous-officiers et 10 188 hommes de troupe (11 147 hommes au total, au lieu d'un effectif théorique de 16 608 hommes soit 358 officiers, 3 412 sous-officiers et 12 638 militaires du rang).

[1] Né vers 1480 dans le Wurtemberg, Götz von Berlichingen zu Hornberg était un chevalier souabe de noble famille et mercenaire ayant pris part aux guerres des électeurs de Brandebourg et des ducs de Bavière au début du XVI[e] siècle et à la guerre des Paysans. Ayant perdu une main au cours d'une bataille, il se fit forger une prothèse en fer qui lui valut le surnom de « Main de Fer ». Goethe en fera un héros de l'une de ses pièces de théâtre où la fidélité historique n'est nullement respectée mais dont la culture populaire allemande retiendra cette fameuse phrase lancée par Götz à un capitaine ennemi venu le capturer : « *Er aber, sag's ihm, er kann mich im Arsche lecken !* » - « Mais lui, dis-lui, qu'il peut me lécher le cul ! »… Il décédera paisiblement dans son château de Hornberg, le 23 juillet 1562.

[2] Compagnies de reconnaissance régimentaires.

[3] Pour de plus amples informations, lire « Panzerdivision Frundsberg, Galicie-Normandie 1944 » par S.Cazenave, Maranes Editions, 2022. ISBN : 978-2-9571009-1-0.

▲ Un des trois *Befehlspanzer III* de l'état-major de la *SS-Pz.Abt.17* utilisé pendant l'instruction pour former les tankistes amenés à servir sur *Sturmgeschütze III* ou *IV*.

◀◀ Page de gauche : *Sturmgeschütz IV* de la *1./SS-Pz.Abt.17* au printemps 1944.

▼ Le *Reichsführer-SS* Himmler et le *SS-Obergruppenführer* Dietrich, commandant le *I. SS-Panzerkorps* pendant l'inspection de la *17. SS-Panzer-Grenadier-Division* « Götz von Berlichingen » le 10 avril 1944. À droite, Herbert Schuster, commandant le groupe de chasseurs de chars de la division (*SS-Panzer-Jäger-Abteilung 17*).

HOBBYLIT.NET

▲ Heinrich Himmler (en partie masqué sur la droite) se fait expliquer le fonctionnement d'un *Panzerschreck* (*Raketen Panzerbüchse 43*) distribué pour la première fois aux troupes au printemps 1944.

▼ Instruction sur un *StuG III* au printemps 1944 dans le secteur de Mirebeau. L'instructeur sur la gauche est un sous-officier des *Panzertruppen* de la Heer.

La fin de la subordination de l'état-major de mise sur pied à Poitiers, avec la prise de fonction officielle du *SS-Oberführer* Ostendorf comme *Divisionskommandeur*, a lieu à la fin janvier 1944.

Le manque de livraisons d'armes lourdes, de matériels et de véhicules affecte la période d'instruction. Les *5 cm Pak 38* dépassés depuis 1941 équipent les sections antichars des unités de mêlée. À la *8./(s.)/SS-Pz.Gren.Rgt.37*, les *Pak 40* de la section antichar sont remplacés par des canons de prise soviétiques de *7,62 cm*. La motorisation de la division est très faible, le nombre de véhicules est insuffisant sachant que la dotation théorique a déjà été réduite de 25 % pour pallier les déficits de production. Les véhicules réquisitionnés pour compenser demandent un temps d'entretien considérable et des sabotages seront constatés sur des camions diesel Klöckner-Deutz à la *13./SS-Pz.Gren.Rgt.37*. Le carburant étant drastiquement rationné, les temps d'apprentissage et de conduite pratique sur les véhicules sont limités au strict minimum. Le matériel de transmission est vieux et rare. Le trafic principal est réalisé avec le réseau local des PTT les premiers mois.

Malgré le manque d'armements et de matériels à disposition, les exercices et les entraînements sont menés intensivement sur le terrain. Le 15 mars 1944, la division rapporte un effectif de 202 officiers, 1 368 officiers et 11 780 hommes de troupe (sur un effectif théorique de 565 / 3 440 / 12 974 soit 16 979 hommes au total).

À partir de mars, des stages de spécialisation sont organisés pour les personnels (radios, artificiers, responsables du matériel) en Allemagne, à Cracovie, à Prague ou à Vienne. Des personnels suivent des stages de tireurs de précision à Posen (Poznan). Le commandement général du *II. SS-Panzerkorps* à Argentan instaure une école de conduite pour véhicules à roues, semi-chenillés et chenillés.

Début avril, le nombre de cadres reste déficitaire mais les effectifs ont augmenté : 312 officiers, 1 736 sous-officiers et 15 010 hommes de troupe. Le 10, l'instruction est déclarée bientôt terminée à l'occasion d'une visite du *Reichsführer-SS* Himmler accompagné de « Sepp » Dietrich. Les bandes de manche au nom de l'unité sont distribuées à la troupe. La division sera prochainement déclarée opérationnelle, malgré la pénurie de cadres et de matériels qui demeure.

Le 22 avril 1944, le *SS-Sturmbannführer* Walter Kniep, *Kommandeur* de la *SS-Panzer-Abteilung 17*, est tué lors d'un exercice à munitions réelles sur un terrain près de Thouars. Il est remplacé par le *SS-Sturmbannführer* Kepplinger.

Bien que la dotation en matériels soit toujours incomplète, l'instruction de l'unité est achevée fin avril. Des manœuvres en grandes formations sont planifiées sur les terrains d'exercice. En mai, des armements et des matériels sont livrés mais les véhicules et le carburant manquent encore cruellement.

Au 1er juin 1944, deux tiers des hommes ont 25 semaines d'instruction, un tiers 22.

▲ *Sturmgeschütz IV* de la *1./SS-Pz.Abt.17*. L'engin de conception très proche du *StuG III* était basé sur un châssis de *Panzer IV* identifiable à ses huit galets de route. Les premières machines ont été livrées au bataillon à partir du 15 février 1944.

▼ Tout juste arrivé dans le secteur de Carentan, le *SS-Brigaf.* Ostendorff (à gauche) fait un point sur la situation avec le *Major* von der Heydte (au centre), commandant du *Fallschirmjäger-Regiment 6*.

Les effectifs s'élèvent à 17 321 hommes (dont 741 soldats du rang excédentaires), mais il manque 233 officiers et 1 541 sous-officiers soit une carence de 40 % dans l'encadrement.

À l'exception du déficit en véhicules par rapport à sa dotation théorique – l'unité dispose de 275 motos (déficit : 410), 1 104 voitures (déficit : 22) ainsi que 245 camions et 10 tracteurs seulement (déficit respectif : 1 441 et 245 !) – la division est relativement bien équipée, puisqu'elle aligne la totalité de ses canons d'assaut, soit 42 *StuGe* : 28 *Sturmgeschütze III* et 14 *Sturmgeschütze IV* (ainsi que trois *Befehlspanzer III*). La *3./SS-Panzerjäger-Abteilung 17* dispose aussi de Marder : trois canons antichars automoteurs de *7,62 cm* et de neuf pièces automouvantes de *7,5 cm*. Pour ce qui concerne les armes collectives et l'artillerie, la « Götz von Berlichingen » a reçu : 1 008 mitrailleuses (déficit : 146), 72 lance-flammes, 99 mortiers de *8 cm*, 21 canons *7,5 cm le.IG 18*, douze automoteurs « Bison » *15cm s.IG (Sfl.)*, 25 obusiers légers *10,5cm le.FH*, douze obusiers lourds *15cm s.FH*, 22 canons antichars *7,5 cm Pak 40*, 44 canons antiaériens *2 cm Flak*, sept pièces antiaériennes *2 cm Flakvierling*, neuf *3,7 cm Flak* et douze *8,8 cm Flak*.

LA MONTÉE AU FRONT

Sie kommen! Les Alliés débarquent en Normandie au petit matin du 6 juin 1944. La *17. SS-Panzergrenadier-Division* est placée en état d'alerte niveau II à 04h00, à réception du nom de code « Blücher ». La division est rattachée à la *7. Armee* dans la nuit du 6 au 7. À l'aube du 7, les premières unités commencent à faire mouvement en direction de St-Lô mais le manque de véhicules est problématique. La *15.(Aufkl.)/SS-Pz.Gren.Rgt.37* roule devant pour jalonner les itinéraires sur deux axes de marche. Les deux régiments d'infanterie font mouvement avec seulement quatre bataillons motorisés, *les III./SS-Pz.Gren.Rgt.37* et *III./SS-Pz.Gren.Rgt.38* vont devoir rallier le front en train puis à bicyclette. En soirée, les groupes d'artillerie et la *2./SS-Flak-Abteilung 17* marchent vers le nord, les *StuGe* de la *SS-Pz.Abt.17* et les Marder III de la *3./SS-Pz.Jg.Abt.17* sont chargés sur deux trains à Mirebeau. Deux Jabos sont abattus en soirée par la *1./SS-Flak-Abt.17*.

Le *SS-Pionier-Bataillon 17*, les *1., 3. et 4. Batterie* de la *SS-Flak-Abt.17,* les *1.* et *2./SS-Pz.Jg.Abt.17* et plusieurs échelons de service divisionnaires restent au sud de la Loire à défaut d'être motorisés.

Le 8, les colonnes de marche et les deux trains transportant les canons d'assaut et les automoteurs antichars subissent des attaques de chasseurs-bombardiers avec des pertes humaines et matérielles. Un *StuG III* de la *2./SS-Pz.Abt.17* est incendié, un autre endommagé, trois hommes sont tués et plusieurs blessés. Des éléments de la *SS-Aufkl.Abt.17* atteignent la région de Tessy-sur-Vire, puis la route de St-Lô-Bayeux dans l'après-midi et le secteur de Balleroy dans la soirée, malgré les attaques aériennes.

HOBBYLIT.NET

▲ Groupe de combat de la *1./SS-Pionier-Bataillon 17*. À noter le « panachage » des tenues camouflées (*Tarnjacken* et vestes M44). Coll. Siegfried Moritz.

▼ Une compagnie de *Panzergrenadiere* de la « Götz » montant en ligne. Un des hommes porte sur l'épaule le tube de son mortier *Granatwerfer 34* de calibre 8,14cm.

▲ Un *StuG IV* pendant l'attaque sur Carentan roule pour fournir l'appui-feu à des *Panzergrenadiere* du *SS-Pz.Gren.Rgt.37*, dont un est visible sur la gauche près du talus.

Le 9 juin, la « Götz » est subordonnée au *LXXXIV. Armee-Korps* du *General der Artillerie* Erich Marcks chargé de défendre le Cotentin. Premières patrouilles en matinée pour la *SS-Aufkl.Abt.17* entre Bayeux et Trévières. Les *StuGe III* et *les Marder III* sont déchargés entre Montreuil et La Flèche et prennent la route. Deux Marder sont détruits lors d'une nouvelle attaque aérienne. Les *I.* et *II./SS-Pz.Gren.Rgt.38* sont à l'est de Laval et les *I.* et *II./SS-Pz.Gren.Rgt.37* à l'est d'Avranches.

Dans la nuit du 9 au 10, la *SS-Pz.Abt.17* contourne St-Lô en flammes. La *3./SS-Pz.Jg.Abt.17* suit derrière à une nuit de marche.

Le 10, la « Götz » est subordonnée au *II. Fallschirmkorps* du *General der Flieger* Eugen Meindl. La *SS-Aufkl.Abt.17* est engagée en couverture au nord de Vaubadon au contact avec des forces britanniques. La *1.(Späh.)/SS-Aufkl.Abt.17* reconnait sur Isigny. Les éléments les plus avancés du *SS-Pz.Gren.Rgt.37* ont atteint La Chapelle au sud-est de St-Lô, mais les quatre bataillons d'infanterie sont immobilisés au sud de St-Lô en panne de carburant. Arrivée prévue sur zone à la tombée de la nuit. La *SS-Aufkl.Abt.17* se positionne en défense tous azimuts subordonnée à la *352.Infanterie-Division*. La *SS-Pz.Abt.17* a atteint dans la soirée la région de Villedieu.

Le 11, le *I./SS-Pz.Gren.Rgt.38* rallie le sud du canal, à l'est de Graignes, bientôt suivi en fin de journée par le *II./SS-Pz.Gren.Rgt.38*. Premiers contacts avec l'ennemi.

CONTRE-ATTAQUE À CARENTAN

Le 12 juin 1944, la division reçoit l'ordre de contre-attaquer sur Carentan. Dès leur arrivée sur le front, les premiers éléments du *SS-Pz.Gren.Rgt.37* du *SS-Ostubaf.* Jacob Fick viennent renforcer les lignes tenues par le *Fallschirmjäger-Regiment 6* du *Major* Friedrich August von der Heydte. La *SS-Aufkl.Abt.17* est repliée sur la ligne Balleroy-Bérigny. Des forces américaines sont signalées avec des chars près de St-Pellerin, la *8./SS-Pz.Gren.Rgt.38* est sérieusement accrochée ; son chef de compagnie est tué.

La contre-attaque est lancée le 13 avec les trois bataillons du *Fallschirmjäger-Regiment 6* renforcés par le *I./SS-Pz.Gren.Rgt.37* et la *6./SS-Pz.Gren.Rgt.37* tenus en réserve. L'attaque est appuyée par les *1.* et *2./SS-Pz.Abt.17*, par le *SS-Art.Rgt.17* et les canons de *2 cm* de la *14.(Flak)/SS-Pz.Gren.Rgt.37*.

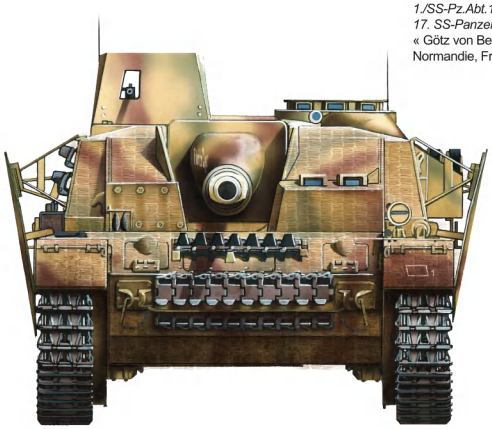
L'attaque gagne du terrain jusqu'au franchissement de la route Carentan-Donville (actuelle D223) avant d'être stoppée près de la gare comme le rapporte à 09h50 le *I./SS-Pz.Gren.Rgt.37*. Les Américains attaquent Carentan avec des chars qui engagent les *StuGe*. À 14h00, offensive générale américaine avec des blindés et le *501st Parachute Infantry Regiment*. Lourdes pertes des deux côtés. Ostendorf ordonne l'arrêt de l'attaque et le repli sur les positions de départ pour organiser une nouvelle ligne de défense depuis le sud de Carentan jusqu'aux prairies marécageuses de Gorges.

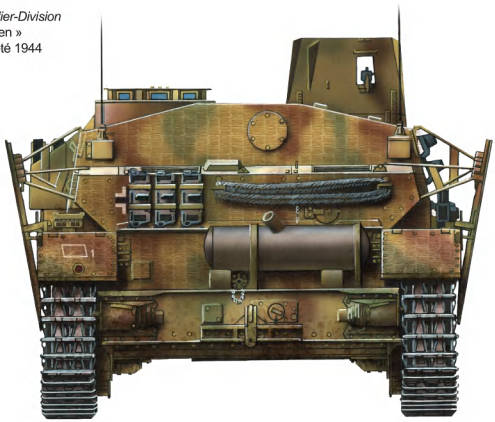
La montée en ligne progressive du *SS-Pz.Gren.Rgt.38* se fait au nord du canal de Vire et Taute. Le *II./SS-Pz.Gren.Rgt.38* parvient à résorber une percée américaine sur la RN174. L'effort principal des Américains se porte vers l'ouest pour couper en deux les forces allemandes. La *SS-Aufkl.Abt.17* est ramenée sur le secteur de Baupte pour renforcer le flanc gauche de la division.

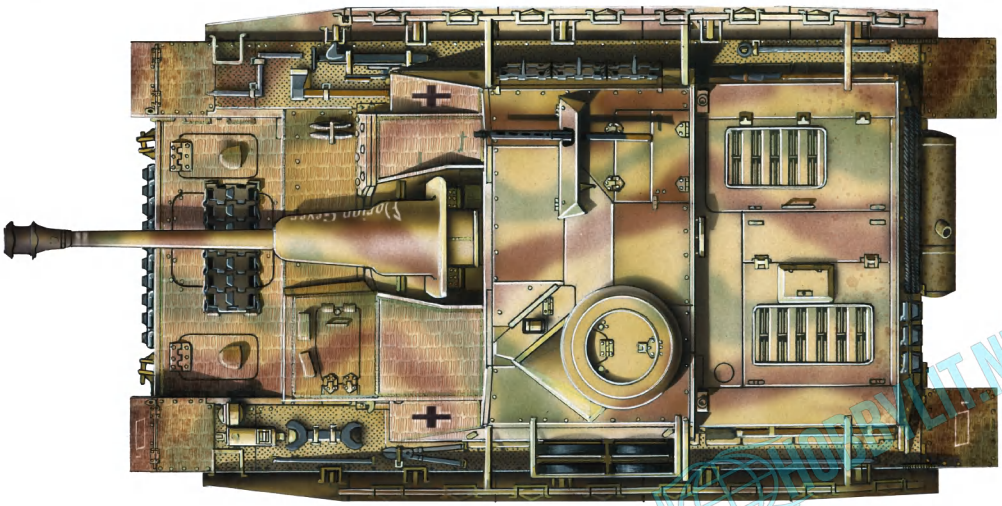
Le 14, il est rapporté que le gros de la « Götz von Berlichingen » est arrivé. Les *502nd* et *506th PIR* lancent une contre-attaque le long de la route Carentan-Périers mais ils sont partiellement arrêtés par le *II./SS-Pz.Gren.Rgt.37*.

STUG. IV

1./SS-Pz.Abt.17
17. SS-Panzergrenadier-Division
« Götz von Berlichingen »
Normandie, France, été 1944

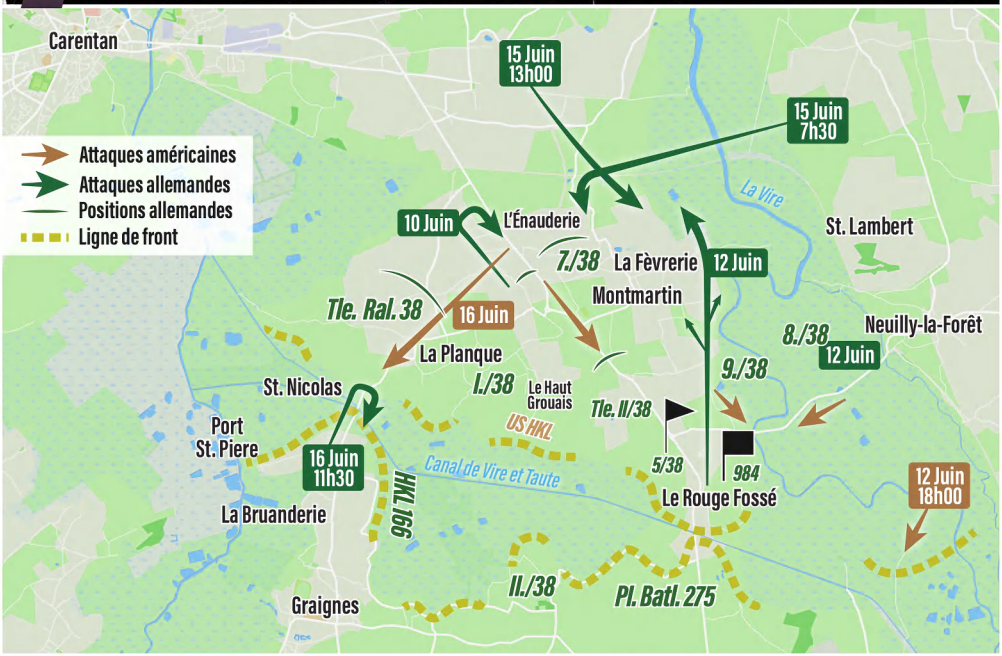






HOBBYLIT.NET

Combats au nord du canal de Vire et Taute



◀ Sous-officier de la « Götz » observant à la jumelle les positions américaines.

Le 15 juin 1944, la *30th US Infantry Division* attaque violemment près de Montmartin mais marque le pas. En trois jours de combat, la « Götz » a perdu 79 tués, 316 blessés et 61 disparus. Vingt-quatre canons d'assaut sont encore opérationnels, tandis que 13 sont en réparation à court terme. Onze Marder III sont opérationnels.

Les effectifs sont encore de 339 officiers, 1 955 sous-officiers, 14 565 hommes de troupe (+780 auxiliaires).

Le 16, le *Divisionskommandeur*, le *SS-Oberführer* Ostendorf, est blessé près de Rouge-Fossé. Le *SS-Ostubaf.* Fick puis le *SS-Staf.* Binge le remplacent au PC divisionnaire de St-Sébastien-de-Raids en attendant l'arrivée du nouveau chef de corps.

Dans la nuit du 16 au 17, le *II./SS-Pz.Gren.Rgt.38* passe sur la rive sud du canal Vire-Taute pour occuper le secteur de St-André-de-Bohon jusqu'à la RN174.

Le 18, le *SS-Standartenführer* Baum reçoit le commandement de la division. Le 19, l'activité américaine sur le front de la « Götz » va ralentir fortement permettant aux défenseurs d'aménager leurs positions qui s'étirent sur une trentaine de kilomètres. Le terrain bocageux et marécageux est difficilement praticable pour les blindés et favorable à la défense.

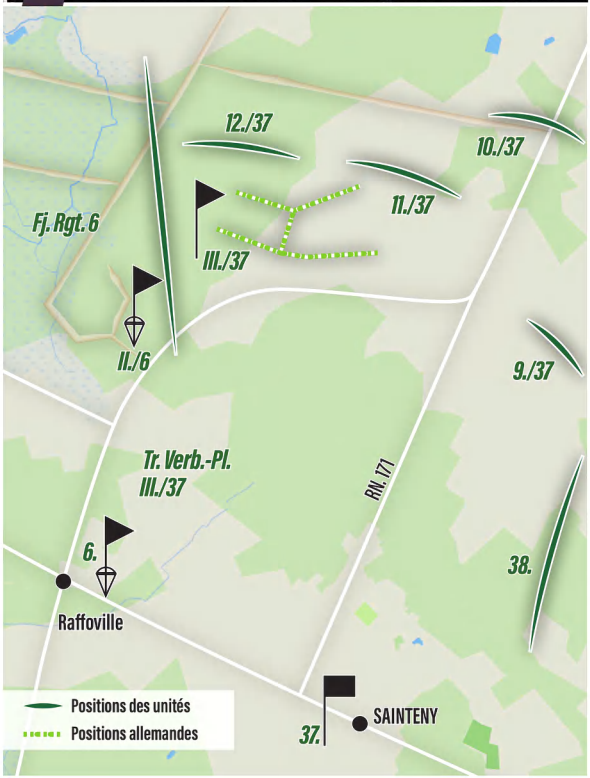
LA BATAILLE DES HAIES

Les *III./SS-Pz.Gren.Rgt.37* et *III./SS-Pz.Gren.Rgt.38* (réserve divisionnaire depuis le 20 juin) arrivés à bicyclette renforcent le dispositif défensif à partir du 24. Les pertes de la « Götz » s'élèvent à ce jour à 186 tués, 641 blessés et 72 disparus.

La reddition de la forteresse de Cherbourg le 26 juin permet aux Américains de pleinement porter leurs efforts vers le sud. Au 27, sont rapportés 18 *StuGe* opérationnels (12 étaient opérationnels le 26), 32 *Pak 40* (Marder III compris) et quatre *Pak 43* de *8,8 cm*. Au 28, la ligne principale de contact reste inchangée. La *SS-Flak-Abt.17* est déployée en Normandie fin juin avec 657 hommes. Ne disposant pas de tracteurs pour ses canons de « 88 », la *1./SS-Flak-Abt.17* continue de protéger les ponts de Saumur.

Le 30, la division rapporte 351 officiers, 2 029 sous-officiers et 14 596 hommes de troupe. Ses pertes du 6 au 30 juin 1944 s'élèvent à 233 tués, 777 blessés et 86 disparus. À noter que 120 hommes sont arrivés en remplacement courant juin. Le carburant et les munitions ne sont pas disponibles en quantités suffisantes et des rationnements sont organisés pour faire face aux attaques ennemies. Trente et un *StuGe* sont opérationnels et six à l'atelier pour réparation à court terme.

POSITIONS DU *III./37* AU 26 JUIN 1944



▲ Le marais de Gorges faisait partie du secteur défendu par la division et constituait une barrière naturelle difficilement franchissable. Une patrouille d'éclaireurs de la *4./SS-Aufkl.Abt.17* progresse avec difficultés.

LES COMBATS POUR SAINTENY

La Haye-du-Puits libérée le 3 juillet, les Américains attaquent sur Sainteny le 4 et se heurtent aux paras du *Fallschirmjäger-Regiment 6* entre les marais de Gorges et la RN171 et aux *Panzergrenadiere* des *II.* et *III./SS-Pz.Gren.Rgt.37*. Sainteny tient. À la tombée de la nuit, les Américains poussent jusqu'aux hauteurs au nord de Culot. Les *I./SS-Pz.Gren.Rgt.37* et *III./SS-Pz.Gren.Rgt.38* sont engagés.

Le 5, trois régiments d'infanterie de la *83rd US Infantry Division* repartent à l'attaque sur Sainteny. Le *SS-Pz.Gren.Rgt.37* nettoie des points d'appui adverses avec les paras et des *StuGe*. Le *III./SS-Pz.Gren.Rgt.38* s'arcboute autour de Sainteny.

Le 6, les *GIs* anéantissent pratiquement le *I./SS-Pz.Gren.Rgt.37* et percent dans son secteur. Le *SS-Sturmbannführer* Reindhardt, son commandant, est porté disparu. Les survivants du bataillon sont incorporés au *III./SS-Pz.Gren.Rgt.37*. Le *III./SS-Pz.Gren.Rgt.38* est mis aux ordres du *SS-Pz.Gren.Rgt.37* pour repousser une attaque américaine lancée depuis Méautis. Le *III./SS-Pz.Gren.Rgt.38* passe à l'attaque avec trois compagnies au sud de Culot dans la journée. L'affaire s'enlise rapidement et les Américains parviennent même à réaliser une percée qui nécessite une nouvelle contre-attaque. La situation est stabilisée et la ligne principale de résistance reconstituée mais le commandant du *III./SS-Pz.Gren.Rgt.38* est tué par un éclat d'obus à la tête. Le bataillon est réduit à une centaine d'hommes. Au sud de Méautis, les Américains font une percée dans les lignes du *III./SS-Pz.Gren.Rgt.37*, mais cinq de leurs chars sont détruits. Dans la soirée, le corps d'armée ordonne à la « Das Reich » de prendre en charge le secteur de part et d'autre de Sainteny entre St-André-de-Bohon à droite et Bléhou à gauche. Sont subordonnées à la « Götz von Berlichingen » la *6./SS-Pz.Rgt.2* et les *5. et 7./SS-Pz.Rgt.2* placées en réserve antichar mobile.

Le *SS-Pz.Gren.Rgt.37* tient l'aile droite avec deux bataillons, le *Fallschirmjäger-Regiment 6* l'aile gauche. Trois batteries de « 105 » de la « Götz » sont subordonnées au *SS-Pz.Art.Rgt.2* qui dirige l'ensemble de l'artillerie du secteur. Le calme règne le long du canal Taute-Vire, seul reste le *I./SS-Pz.Gren.Rgt.38* dans le secteur du Le Port-Graignes après le retrait du *II./SS-Pz.Gren.Rgt.38*. Dans la nuit du 6 au 7, la *SS-Aufkl.Abt.17* est positionnée à 2 km au nord-est de Périers, le long de la RN171.

Le 7, les Américains continuent d'attaquer sur Sainteny dans le secteur gauche le long de la route nationale. La *SS-Aufkl.Abt.17* lance une contre-attaque au sud-ouest de Sainteny face à de nouvelles troupes américaines appuyées par des chars aux prix de lourdes pertes : la *2. Kompanie* perd 30 % de ses effectifs combattants, 50 % à la *3. Kompanie* !

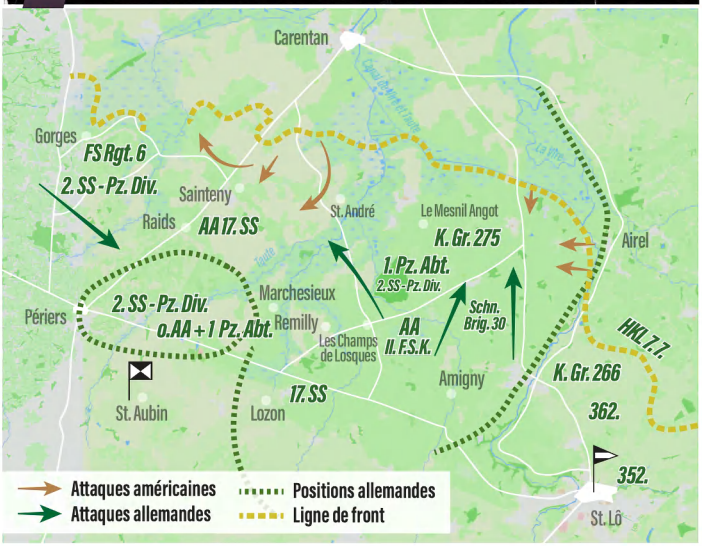
Le *II./SS-Pz.Gren.Rgt.38* replié de Pont-Hébert est positionné au nord de St-André-de-Bohon. Pour renforcer l'aile droite, le bataillon est lancé dans une attaque le long de la D29 mais il est stoppé au sud-est de St-Georges-de-Bohon après de lourdes pertes. La *5./SS-Pz.Rgt.2* mène une contre-attaque pour soulager la *SS-Aufkl.Abt.17*.

Le 8, le *SS-Stubaf.* Opificius, commandant le *II./SS-Pz.Gren.Rgt.37* est blessé à la tête par un éclat d'obus. Le bataillon repris par le *SS-Hauptsturmführer* Ulrich se positionne dans le secteur du château d'Auxais. Avec 50 % de pertes, les *II.* et *III./SS-Pz.Gren.Rgt.38* sont regroupés dans une *Kampfgruppe* dirigée par le *SS-Hauptsturmführer* Wahl.

Erwin Horstmann, *Kommandeur* du *SS-Pz.Gren.Rgt.38*, se tue le 8 après avoir été menacé de cour martiale par le *SS-Standartenführer* Baum suite aux attaques suicidaires des *II.* et *III. Bataillons*. Le *SS-Stubaf.* Nieschlag blessé le remplace.

Les Américains se retrouvent devant St-André-de-Bohon face aux détachements des *II./SS-Pz.Gren.Rgt.37* et *II./SS-Pz.Gren.Rgt.38*. Des chars de la « Das Reich » poussent depuis Auxais sur Giffroy et vont tenir pendant deux jours la ligne principale de résistance sans infanterie. La percée ennemie près de Sainteny est résorbée par une compagnie blindée du *SS-Pz.Rgt.2*, là aussi sans infanterie.

Combats au sud de Carentan au 8 juillet 1944



▲ « Florian Geyer », nom d'un illustre chevalier de Franconie, a été peint sur le mantelet du *StuG IV* d'un des trois chefs de section de la *1./SS-Pz.Abt.17*. Sur le garde-boue gauche, l'insigne tactique désigne la *1. Panzer-Kompanie*.

Le 9, les Américains atteignent la route près du Bois-Grimot avec l'objectif de couper la RN171 mais les chars de la « Das Reich » tiennent la ligne principale de combat. Dans le secteur droit, les forces américaines qui avancent au sud de Graignes perdent 10 chars face au *I./SS-Pz.Gren.Rgt.38*. La *2./SS-Pz.Gren.Rgt.38* est encerclée au sud de Port-des-Planqués et va se replier en traversant le marécage sur deux nuits. Le *I./SS-Pz.Gren.Rgt.38* doit occuper une nouvelle ligne sur la route Le Mesnil-Angot-Tribehou. Dans le secteur gauche, les Alliés lancent une attaque à l'aile droite de la *Kampfgruppe* « Fick » et prennent St-André-de-Bohon. Vers 22h00, la *5./SS-Pz.Rgt.2* attaque le village avec l'infanterie des *II.* et *III./SS-Pz.Gren.Rgt.38*. La localité est reprise après deux heures de combat, le *330th Infantry Regiment* est anéanti. Schwickert, commandant le *III./SS-Pz.Gren.Rgt.38* depuis quatre jours, est tué. Le 10 juillet, les Américains franchissent la Vire et forment une tête de pont à l'ouest de St-Fromond. Sur la rive droite de la Taute, le *I./SS-Pz.Gren.Rgt.38* risque d'être encerclé avec le *Fallschirmjäger-Regiment 13* et d'autres unités. Les *II.* et *III./SS-Pz.Gren.Rgt.38* (*Kampfgruppe* « Wahl ») positionnés sur la rive gauche dans le secteur St-André-de-Bohon - St-Georges-de-Bohon risquent d'être pris à revers.

Le 11 dans le secteur de Sainteny, la *SS-Aufkl.Abt.17* appuyée par des Panther de la « Das Reich » connait ses combats les plus meurtriers. Son *Kommandeur*, le *SS-Stubaf.* Holzapfel, est blessé puis porté disparu près de La Roserie. Il a probablement été exécuté par les Américains. Les *SS-Ustuf.* Papas et Obert ses adjoints, sont blessés. La *1.Späkompanie* perd une grande partie de ses automitrailleuses. À la fin de la journée, l'unité ne compte plus que cinq officiers sur 17 et 40 hommes valides environ… Au soir, la ligne principale de résistance de la division court du château de Bois-Grimot, la cote 18, La Roserie jusqu'à celle des fantassins mécanisés de la « Das Reich ».

Deux *StuGe* sont opérationnels, onze sont réparables dans les trois jours, huit dans les deux semaines, sept au-delà. Quatorze *StuGe* sont définitivement rayés des contrôles.

Parti de Saumur le 10 juillet 1944, le *SS-Pio.Btl.17* fort de 645 hommes se positionne au sud-est de Tribehou dans la nuit du 11 au 12. Le 12, il évacue Tribehou après plusieurs contre-attaques pour repousser les Américains. La *7./SS-Pz.Rgt.2* avec le *II./SS-Pz.Gren.Rgt.38* interdisent provisoirement Le Port et Le Moulin lors de violents combats allant parfois jusqu'aux corps à corps.

La Kampfgruppe « Fick » (composée des Kampfgruppen « Ertel » (I./38), « Ulrich » (37), « Lorenz » (II./38), « Hoffmann » (38)) occupe les lignes de recueil au sud-ouest d'Auxais avant de décrocher pour le repli sur la « position des eaux ».

La SS-Panzerjäger-Abteilung 17

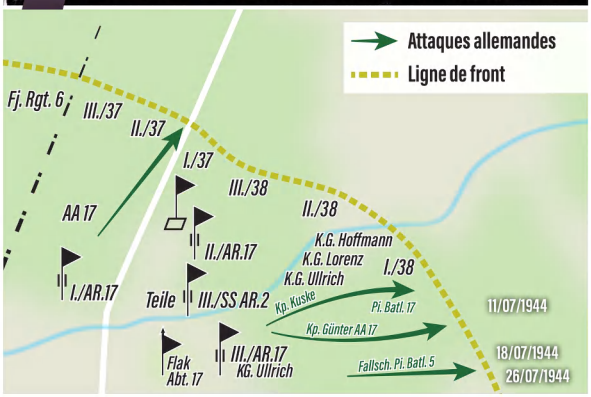
À la fin juin 1944, 31 *Jagdpanzer IV (L/48)* ont été chargés sur trains en Allemagne et envoyés à la *SS-Panzerjäger-Abteilung 17* du *SS-Stubaf.* Herbert Schuster. À l'exception de la *3./SS-Pz.Jg.Abt.17* transférée en Normandie avec la division début juin, ce groupe de chasseurs de chars est resté stationné dans son emplacement d'origine dans l'attente de recevoir ses engins. Début août, les *1.* et *2./SS-Pz.Jg.Abt.17* marchent vers le nord pour rejoindre la Normandie avec un *Flakzug* de 6 *Flakpanzer 38(t)* (*Sd. Kfz.140*). À Château-Gontier, ordre est donné de marcher vers l'ouest pour se déployer entre Laval et Rennes. Renforcée avec des paras, la *Panzergruppe* « Schuster » engage le combat avec des colonnes américaines à l'ouest de Laval le 5 août. La *1./SS-Pz. Jg.Abt.17* revendique la destruction de dix chars lors de ce premier engagement mais elle doit quitter le secteur à cause du manque de soutien d'infanterie. La *Panzergruppe* se replie vers Sablé-sur-Sarthe, mais les forces américaines ont déjà contourné Laval. Le 6, L'unité *ad hoc* contre-attaque vers Le Mans. Plusieurs engins sont perdus et le chef de la *2./SS-Pz.Jg.Abt.17* est grièvement blessé. Le groupe de chasseurs de chars doit décrocher vers l'est au prix de lourdes pertes, le *SS-Stubaf.* Schuster se rend aux Américains.

▲ 4 000 à 5 000 prisonniers allemands sont capturés dans la poche de Roncey, dont un nombre important de membres de la « Das Reich » et de la « Götz von Berlichingen ».

LA « POSITION DES EAUX »

Dans la nuit du 13 au 14 juillet 1944, la « Götz von Berlichingen » est autorisée à se replier sur cette nouvelle ligne.
Le 14, le *SS-Pio.Btl.17* occupe encore des positions au sud de Tribehou. Le 15, les Américains attaquent sur l'ensemble du front. La *1./SS-Pio.Btl.17* est presque totalement anéantie. Toutes les forces disponibles sont engagées pour tenir la ligne principale de combat.

Schéma de déploiement de la division en juillet 1944



La « Götz » reçoit 400 hommes en remplacement (soit 40 % de l'effectif de ses deux régiments d'infanterie) et le renfort de la *schwere Panzerjäger-Abteilung 657*.
Les lignes de la division sont plus tranquilles, les Américains portant leurs efforts sur St-Lô, même si son aile droite est toujours menacée. Le *SS-Pio.Btl.17*, renforcé par des paras rescapés du *Fallschirmjäger-Regiment* 13 et des hommes de la *SS-Aufkl.Abt.17*, tient Lozon.
Le 16 juillet, les Américains atteignent Remilly-sur-Lozon. La *2./SS-Pio.Btl.17* s'interpose pour reprendre le village avec une compagnie du *SS-Pz.Gren.Rgt.38*.
Le même jour, la *SS-Pz.Abt.17* rapporte cinq *StuGe* opérationnels, 5 à l'atelier pour 3 jours, 10 à l'atelier pour 14 jours et 6 nécessitent une réparation sur plus de deux semaines. Les pertes totales d'engins s'élèveraient à 16.
Le 17, les Américains percent à la jonction des paras et du *SS-Pio.Btl.17*. La *Kampfgruppe* « Fick » est pilonnée dans son secteur et repousse localement des poussées ennemies.
Le *Fallschirmjäger-Pionier-Bataillon 5* est rattaché à la « Götz » amenée depuis St-Sébastien dans des semi-chenillés blindés de la « Das Reich ». Le 18, deux régiments de la *83rd US Infantry Division* s'opposent à la *Kampfgruppe* « Fick » qui tient le saillant de La Varde. Les combats intenses sont ponctués d'assauts et de contre-assauts. Ce même jour St-Lô est pris par les Américains.
Le lendemain, 19, les affrontements se poursuivent dans le saillant de La Varde. Les éléments de la « Götz » lancent en vain de petites contre-attaques, les pertes sont importantes des deux côtés. Le 331st *US Infantry Regiment* déplore 50 % de pertes en deux jours de combat.
Le 23, le *Generalkommando* du *LXXXIV. Armee-Korps* rapporte à la *7. Armee* que la valeur au combat de la « Götz von Berlichingen » est statut IV avec deux bataillons à faibles effectifs et cinq hors de combat, 10 canons antichars lourds, 10 *StuGe*, 5 batteries d'artillerie légère, 3 batteries d'artillerie lourde sont détachées à la *Panzer-Lehr-Division*. La mobilité a chuté à 30 %.
Le 25 juillet, les Américains déclenchent l'opération « Cobra » avec des tapis de bombes avant de submerger les forces allemandes. Le *Fallschirmjäger-Pionier-Bataillon 5* sur l'aile droite de la « Götz » a perdu la liaison avec son voisin. La *Kampfgruppe* « Ulrich » avec 180 hommes arrive pour renforcer le secteur menacé et allonge ses positions jusqu'à Lozon le 26 sans liaison à droite. Le *LXXXIV. Armee-Korps* est menacé d'encerclement. Le 27, le *SS-Pio.Btl.17* reçoit l'ordre de verrouiller le front dans la région de Cambernon face aux poussées américaines. La « Götz » est finalement autorisée à décrocher vers le sud-est de Coutances sur la « Gelbe-Linie » suivi d'un contre-ordre à 23h00. Le *Fallschirmjäger-Pionier-Bataillon 5* se rassemble au sud-est de Courcy.

▲ Sous-officier de la « Götz » capturé et fouillé.

La *Kampfgruppe* « Fick », la *SS-Aufkl.Abt.17*, et deux groupes du *SS-Art.Rgt.17* doivent rallier le sud de Coutances. Mais le décrochage de la division devient chaotique, des groupes de *Panzergrenadiere* décrochant à pied sont rattrapés et dépassés par des colonnes de blindés américains. La « Götz » a des pertes, dont de nombreux prisonniers. Le 28 juillet, l'unité doit aménager une nouvelle ligne défensive Pont-Brocard-Cerisy-la-Salle-Savigny avec l'articulation suivante : Le *Fallschirmjäger-Pionier-Bataillon* 5 et le *SS-Pionier-Bataillon* 17 sont engagés dans le secteur de Cerisy-la-Salle jusqu'à la jonction avec la « Das Reich », et les *Kampfgruppen* « Fick » et « Ulrich ».
L'encerclement des troupes américaines prend au piège la *17. SS-Panzergrenadier-Division* avec les *275.* et *353. Infanterie-Divisionen* et la « Das Reich ». Dans la soirée, Paul Hausser, commandant de la *7. Armee* donne l'ordre au *LXXXIV Armee-Korps* de percer vers le sud-est, laissant le champ libre aux Américains vers Avranches et la Bretagne.

La Poche de Roncey est devenue un chaudron infernal pour les Allemands pris dans de gigantesques embouteillages avec des centaines de véhicules attaqués par les chasseurs-bombardiers alliés au petit matin du 29. Les derniers *StuGe* de la *SS-Pz.Abt.17* sont pour la plupart détruits ou abandonnés après une panne de carburant. Les détachements de la « Götz » convergent vers Roncey en livrant épisodiquement de violents combats pendant les mouvements de marche notamment à St-Denis-le-Gast. À 00h00, le 30, des combats acharnés y sont encore livrés pour sortir de la Poche. La localité sera tenue jusqu'à midi. Le gros de la « Götz » réussit à s'extraire et à se regrouper dans la région de Percy mais les pertes sont considérables avec de nombreux véhicules et des matériels lourds détruits. Les deux derniers *Panzerjäger 38(t)* de la *3./SS-Pz.Jg.Abt.17* sont détruits lors de la percée. La *4./SS-Flak-Abt.17* est presque anéantie, son *Batteriechef*, le *SS-Ostuf.* Kreil est fait prisonnier. La *SS-Pz.Abt.17* rapporte encore une douzaine d'engins endommagés et une dizaine de véhicules non blindés dans son parc. Le *SS-Art. Rgt.17* du *SS-Ostubaf.* Drexler est réduit à un seul groupe d'artillerie avec trois batteries légères et une lourde. La *SS-Flak-Abt.17* a sauvé deux *8,8 cm* (sur 8) avec quelques *2 cm* et trois *Flak* de *3,7 cm* (sur 9). Les détachements d'infanterie ont perdu 50 % de leurs effectifs.
Le *Kommandeur* de la *SS-Pz.Abt.17*, le *SS-Stubaf.* Kepplinger, est tué dans la nuit du 31 juillet au 1er août 1944 lors d'une embuscade sur la D21 au nord-ouest de Meslay-du-Maine près de Laval.
La division rapporte au 1er août 14 017 officiers et hommes. Les pertes en juillet s'élèvent à 351 tués, 1 093 blessés et 1 573 portés disparus. Aucun *StuG* n'est opérationnel, dix sont à l'atelier pour deux semaines.

OPÉRATION « LÜTTICH »

Les Allemands préparent la contre-attaque de Mortain (opération « Lüttich ») avec pour objectif de couper les arrières de la *3rd US Army* de Patton en atteignant la baie du Mont Saint-Michel. Au sud du dispositif d'attaque, sous la direction du SS-Staf. Baum, la « Das Reich »

▼ Ce *StuG. IV* détruit est inspecté par un *GI's*. L'engin semble avoir subi une explosion sur l'arrière.

renforcée par la *Kampfgruppe* de la « Götz von Berlichingen » progressera vers l'ouest et le sud-ouest au-delà de Mortain pour couvrir l'aile gauche de la force d'attaque. Le 4, la *Kampfgruppe* « Ertel » est dans le secteur de St-Sever. Le *SS-Hstuf.* Ertel est tué pendant les combats, il était alors le dernier chef de bataillon (*I./SS-Pz.Gren.Rgt.38*). Dès le 5, la *Kampfgruppe* « Götz von Berlichingen » est mis aux ordres de la « Das Reich » pour se rassembler dans la zone au nord-est de Mortain.

Le 7 août 1944, à 00h00, la *Kampfgruppe* « Fick » passe à l'attaque depuis Rancoudray pour prendre Mortain avec des *StuGe* provisoirement détachés. La résistance des troupes américaines et la suprématie aérienne stoppent les unités du *XLVII. Panzer-Korps* qui ne peuvent parcourir les 30 km jusqu'à la côte. La *Kampfgruppe* « Fick » parvient à prendre la quasi-totalité de la ville sauf la cote 314. Au soir du 7 août, « Lüttich » marque déjà le pas avec une dizaine de kilomètres parcourus. La majorité des *Panzer* ont été détruits par les *Jabos*. Le 8, la *Kampfgruppe* « Ulrich » attaque encore à l'ouest de Mortain mais décroche face à la résistance adverse. Le 9, une délégation d'un *SS-Uscha.* et cinq hommes tentent d'obtenir la reddition des troupes américaines sur la cote 314 sans succès. Le 10, la *Kampfgruppe* « Ulrich » se replie à l'ouest devant Mortain. Les troupes de la *Kampfgruppe* « Fick » sont clouées sur place. Le PC du *SS-Ostubaf.* Fick est sous les tirs directs des chars américains, le *SS-Hstuf.* Grams s'y présentant pour un compte rendu, est grièvement blessé au visage. Le *SS-Ostubaf.* Fick ordonne le repli de sa *Kampfgruppe* à l'est de Mortain, il dispose encore de seulement 7 officiers et 490 combattants. Mortain est libéré le 12 août.

LE PASSAGE DE LA SEINE PAR LA *KAMPFGRUPPE* « GÖTZ »

Ce même jour, les colonnes blindées américaines arrivent dans la région d'Argentan et menacent d'encercler la *7. Armee* et la *5. Panzerarmee*. Les troupes de la *Kampfgruppe* « Götz » continuent leur décrochage. Le *Feldmarschall* von Kluge donne l'ordre de retraite générale avant d'être remplacé par Model. La *Kampfgruppe* « Götz » retraite par Beauchêne, Messei, Sainte-Opportune, Briouze. Le 18, la *Kampfgruppe* « Ulrich » avec ses 60 hommes est engagée pour couvrir le pont près de Putanges, la route de retraite passe par Occagnes, Bailleul, Trun. Les Alliés ferment la poche le 20 août prenant dans la nasse 100 000 soldats allemands, 5 000 camions et 30 000 véhicules. Les pertes allemandes sont très lourdes. Les restes de la *Kampfgruppe* « Götz » franchissent la Dives à St-Lambert incorporés aux groupes de percée du *II. Fallschirmkorps* puis se fraient un chemin en combattant sur Coudehard au pied de la côte 262 tenue par la *1st Polish Armoured Division*. Les rescapés de la « Götz » sont récupérés par des éléments de la « Das Reich » près de St-Pierre-la-Rivière le 21 vers 06h00, puis se dirigent sur Sercquigny puis le secteur de Rouen pour franchir la Seine à partir du 23.

Si les troupes de mêlée sont en majorité décimées, les services divisionnaires sous la direction du *SS-Staf.* Otto Binge n'ont pas été pris dans les poches de Roncey et de Falaise et ont pu être repliés avec plusieurs *Kampfgruppen* (« Braune », « Günther », « Hinz », « Wahl », « Krehnke », etc.) depuis la région du Mans, sur Dreux, la région parisienne et jusqu'à Metz. ■

Sous-officiers de la « Götz », membres de la troupe de commandement d'une compagnie d'infanterie faisant une pause cigarette.

Ce *SS-Panzergrenadier* de la « Götz », vraisemblablement un sous-officier, porte sur lui les fatigues endurées sur plusieurs semaines d'engagement en première ligne. Son visage est fatigué, sale et émacié.

caractère presse & éditions

(RE)DÉCOUVREZ NOTRE COLLECTION DE LIVRES

PLAN Z
LE FANTASME NAVAL ALLEMAND
par Pascal Colombier

CODE ARTICLE : 1

LES SOUS-MARINS DE LA 2ÈME GUERRE MONDIALE
par Erminio Bagnasco

CODE ARTICLE : 2

TORPEDO LOS! - TOME 2
par Xavier Tracol

CODE ARTICLE : 3

LES GRANDES BATAILLES NAVALES ET AÉRONAVALES DE LA GUERRE EN MÉDITERRANÉE
par David Zambon & Enrico Cernuschi

CODE ARTICLE : 4

LE BISMARCK
LE GÉANT DE L'ATLANTIQUE
par Patrick Toussaint

CODE ARTICLE : 5

U-BOOT TYP VII
par Xavier Tracol

CODE ARTICLE : 6

LES ENGINS DE K-VERBÄNDE
par Xavier Tracol

CODE ARTICLE : 7

S-BOOTE
par Christophe Moriceau

CODE ARTICLE : 8

LES 10 PLUS GRANDES BATAILLES NAVALES DE L'HISTOIRE
par Pascal Francqueville

CODE ARTICLE : 9

ENCYCLOPÉDIE DES AVIONS DE CHASSE ALLEMANDS
par Chris Goss

CODE ARTICLE : 10

ENCYCLOPÉDIE DES AVIONS DE CHASSE ITALIENS
par David Zambon

CODE ARTICLE : 11

ENCYCLOPÉDIE DES AVIONS DE CHASSE FRANÇAIS
par Christian-Jacques Ehrengardt

CODE ARTICLE : 12

MITSUBISHI A6M REI-SEN ZERO
par Alex Euphrosine

CODE ARTICLE : 13

JETS 46
par Jean-Claude Mermet

CODE ARTICLE : 14

MERSSERSCHMITT BF 109 - TOME 1
par Jean-Claude Mermet

CODE ARTICLE : 15

BELL UH-1 HUEY SUR TOUS LES FRONTS
par Luc Vangansbeke

CODE ARTICLE : 16

F4U CORSAIR LA TERREUR DU PACIFIQUE
par Alex Euphrosine

CODE ARTICLE : 17

AVRO LANCASTER LE BOMBARDIER DE LA RAF
par Luc Vangansbeke

CODE ARTICLE : 18

TUEUR DE B-17
MÉMOIRES D'UN AS AUX 33 VICTOIRES
par Heinz Knoke

POCHE

CODE ARTICLE : 19

DUELS SOUS LES ÉTOILES
SOUVENIRS D'UN PILOTE DE LA NACHTJAGD
par Wilhelm Johnen

POCHE

CODE ARTICLE : 20

VIE ET MORT SUR LE FRONT DE L'EST
par Anthony Tucker-Jones

CODE ARTICLE : 21

ACHTUNG TIGER ! - TOME 1
par Ouvrage Collectif

CODE ARTICLE : 22

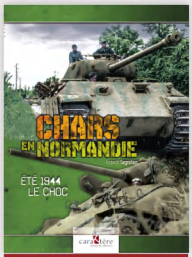
L'ARMÉE ROUGE - TOME 1
par Nicolas Pontic

CODE ARTICLE : 23

LES COMMANDOS DU REICH
par Yann Mahé

CODE ARTICLE : 24

CHARS EN NORMANDIE
par Franck Ségrétain

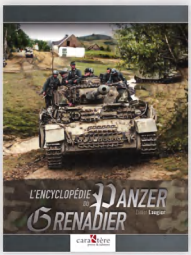


CODE ARTICLE : 25

L'ARTILLERIE ANTICHAR ALLEMANDE
par Loïc Charpentier

CODE ARTICLE : 26

L'ENCYCLOPÉDIE DU PANZERGRENADIER
par Didier Laugier



CODE ARTICLE : 27

DE L'IS-1 AU T-10 LA FAMILLE DES CHARS STALINE
par Laurent Tirone

CODE ARTICLE : 28

LA BATAILLE DE MARIOUPOL
par Sylvain Ferreira

POCHE (EN RÉIMPRESSION)

CODE ARTICLE : 29

LA GUERRE DU DÉSERT HÉROS ET FAITS D'ARMES
par Benoît Rondeau

POCHE

CODE ARTICLE : 30

		France métro. UE et Suisse		DOM-TOM + Reste du monde
Code article : 1 (6023)	☐	49,90 €	☐	54,90 €
Code article : 2 (6020)	☐	49,90 €	☐	54,90 €
Code article : 3 (6038)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 4 (6047)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 5 (6007)	☐	54,90 €	☐	59,90 €
Code article : 6 (6012)	☐	29,90 €	☐	34,90 €
Code article : 7 (6054)	☐	29,90 €	☐	34,90 €
Code article : 8 (6025)	☐	29,90 €	☐	34,90 €
Code article : 9 (6050)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 10 (6028)	☐	49,90 €	☐	49,90 €
Code article : 11 (6024)	☐	49,90 €	☐	54,90 €
Code article : 12 (6005)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 13 (6051)	☐	34,90 €	☐	39,90 €
Code article : 14 (6048)	☐	34,90 €	☐	39,90 €
Code article : 15 (1001)	☐	44,90 €	☐	49,90 €

		France métro. UE et Suisse		DOM-TOM + Reste du monde
Code article : 16 (6034)	☐	34,90 €	☐	39,90 €
Code article : 17 (6037)	☐	34,90 €	☐	39,90 €
Code article : 18 (6041)	☐	34,90 €	☐	39,90 €
Code article : 19 (6040)	☐	29,90 €	☐	34,90 €
Code article : 20 (6039)	☐	29,90 €	☐	34,90 €
Code article : 21 (6046)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 22 (6016)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 23 (6027)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 24 (6013)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 25 (6032)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 26 (6044)	☐	44,90 €	☐	54,90 €
Code article : 27 (6042)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 28 (6045)	☐	34,90 €	☐	39,90 €
Code article : 29 (6053)	☐	13,90 €	☐	15,90 €
Code article : 30 (6055)	☐	29,90 €	☐	34,90 €

TOTAL ..... €

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
.....
.....

Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....

E-mail : .....
Téléphone : .....

RÈGLEMENT :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Carte Bancaire : VISA / MasterCard
Numéro : .....
.....
Date d'expiration : .....
Signature :

BON DE COMMANDE À RETOURNER À : ***Editions CARAKTÈRE***
Résidence Maunier - 3 120, route d'Avignon - 13 090 Aix-en-Provence - FRANCE
Tél : +33 (0)4 42 21 06 76 / Mail : contact@caraktere.com / Web : **www.caraktere.com**

HOBBYLIT.NET

BATAILLES & BLINDÉS

Bon de commande

ABONNEMENTS À BATAILLES & BLINDÉS :	France	UE, Suisse	Autres*	Quantité	TOTAL
Abonnemment un an, 6 numéros, à partir du n°113 inclus	35.00 €	40.00 €	45.00 €	x ____ =	€
Abonnemment deux ans, 12 numéros, à partir du n°113 inclus	65.00 €	75.00 €	85.00 €	x ____ =	€
ABONNEMENT INTÉGRAL d'un an + **3 numéros HORS-SÉRIE à partir du n°51 inclus**	75.00 €	90.00 €	100.00 €	x ____ =	€
				Sous-total abonnements :	

HORS-SÉRIE (Tarif france : 14,90€ // Tarif UE et Suisse :18,90€ // Tarif DOM-TOM et Monde : 22,90€)

☐ HS n°3 : L'épopée du 6e GRDI (réf.75)	☐ HS n°32 : Les divisions blindées (réf.292)
☐ HS n°6 : Afrika-Korps / Tome 1 (réf.78)	☐ HS n°33 : La bataille de Kharkov (réf.22033)
☐ HS n°15 : Guderian (réf.185)	☐ HS n°38 : As de la *Panzerwaffe* & Sturmartillerie 2 (réf.22038)
☐ HS n°16 : *Tiger-Abteilungen !* Tome II (réf.276)	☐ HS n°39 : Les 10 derniers jours du *Reich* (réf.22039)
☐ HS n°17 : La bataille des Ardennes - T.1 (réf.277)	☐ HS n°40 : Lorraine 1944 (réf.22040)
☐ HS n°20 : Les as de la *Panzerwaffe* à Koursk (réf.280)	☐ HS n°41 : *Panzerwaffe* versus Armée Rouge (réf.22041)
☐ HS n°21 : *Panzerknacker* : combat antichar allemand (réf.281)	☐ HS n°42 : Finir la guerre à l'ouest (réf.22042)
☐ HS n°22 : 1944 : duels dans le bocage (réf.282)	☐ HS n°43 : *Afrika-korps* - La campagne de Tunisie (réf.22043)
☐ HS n°23 : La révolution de la guerre mécanisée (réf.283)	☐ HS n°44 : *Panzer* en Normandie (réf.22044)
☐ HS n°24 : La Cavalerie au combat (réf.284)	☐ HS n°45 : Les allemands ont-ils inventé la guerre moderne ? (réf.22045)
☐ HS n°25 : L'été des occasions manquées (réf.285)	☐ HS n°46 : *II. SS-Panzerkorps,* Prétoriens de l'Ordre Noir (réf.22046)
☐ HS n°26 : Afrika Korps - Les unités de l'Axe (réf.286)	☐ HS n°47 : La poche de Falaise (réf.22047)
☐ HS n°27 : L'effondrement du *Reich* (réf.287)	☐ HS n°48 : France 1940, la défaite passée au crible (réf.22048)
☐ HS n°29 : Histoire de la *Panzerwaffe* (réf.289)	☐ HS n°49 : Au coeur de l'enfer / Paroles de tankistes (réf.22049)
☐ HS n°30 : La *Panzerwaffe* : de Koursk à Berlin (réf.290)	☐ HS n°50 : Ceux des chars - Les Généraux des blindés (réf.22050)
	Nombre de numéros sélectionnés X tarif zone : ____ x ____ = ____ €

ANCIENS NUMÉROS (8.50 € pièce, toute destination) :

☐ N°8 : Il faut sauver le soldat Lynch ! (ref.8)	☐ N°75 : Debrecen, dernier choc blindé à l'est (réf.275)
☐ N°11 : «Tiger Jack» contre le baron (ref.11)	☐ N°76 : Opération « Market Garden » (réf.21076)
☐ N°16 : Saga d'un "Wikinger" sur l'Ostfront (ref.16)	☐ N°77 : Les directives Tychsen (réf.21077)
☐ N°17 : Destins croisés en Normandie (ref. 17)	☐ N°78 : Combats de chars dans Berlin (réf.21078)
☐ N°37 : Le *SS-Panzer-Korps* à Kharkov (réf.153)	☐ N°79 : Les fauves du Dr. Bäke (réf.21079)
☐ N°38 : Les imposteurs de Skorzeny (réf.158)	☐ N°80 : El-Alamein : Rommel pouvait-il l'emporter ? (réf.21080)
☐ N°39 : *Panzerschreck* (réf.162)	☐ N°81 : Combattre dans un *Stug* ! (réf.21081)
☐ N°40 : *Skijäger* (réf.172)	☐ N°82 : 1944/1945 Bataille pour Budapest (réf.21082)
☐ N°43 : La « Panzer-Lehr » face au débarquement (réf.243)	☐ N°83 : La *Wehrmacht* et la course au gigantisme (réf.21083)
☐ N°44 : Tiger, « la bête de guerre » (réf.244)	☐ N°84 : Caen la Martyre - Le calvaire de la « capitale normande » (réf.21084)
☐ N°45 : « Blitzkrieg » 1940 vs 1944 (réf.245)	☐ N°85 : Ardennes 44 / Krinkelt-Rocherath (réf.21085)
☐ N°46 : Les secrets tactiques de Rommel (réf.246)	☐ N°86 : Le noël sanglant des *Windhunde* (réf.21086)
☐ N°47 : M4 Sherman (réf.247)	☐ N°87 : Guderian - Imposteur ou Génie ? 1ère partie (réf.21087)
☐ N°48 : Küstrin, dernière bataille avant Berlin (réf.248)	☐ N°88 : Koursk 1943 : Kempf vs Vatoutine (réf.21088)
☐ N°49 : Pourquoi les *Tank Destroyers* ? (réf.249)	☐ N°89 : Opération « Sonnenwende » (réf.21089)
☐ N°50 : Piégé à Stalingrad (réf.250)	☐ N°90 : France 1941 (réf.21090)
☐ N°51 : 1945 - Carnage à Bautzen (réf.251)	☐ N°91 : La Division « Totenkopf » - Du zénith au crépuscule (réf.21091)
☐ N°52 : Tempête rouge sur l'Europe (réf.252)	☐ N°92 : L'heure de gloire de Wittmann (réf.21092)
☐ N°53 : Baptême du feu de la « Hitlerjugend » (réf.253)	☐ N°93 : Le pont de Remagen (réf.21093)
☐ N°54 : La bataille d'Aix-la-Chapelle (réf.254)	☐ N°94 : Les Panther de la nuit (réf.21094)
☐ N°55 : Campagne d'Allemagne de la 5e DB (réf.255)	☐ N°95 : Comment devient-on *Panzermann* ? (réf.21095)
☐ N°56 : Échec à la « Das Reich » (réf.256)	☐ N°96 : Voir Moscou et mourir (réf.21096)
☐ N°57 : *Panzer-Division 45* (réf.257)	☐ N°97 : Jagdtiger et Sturmtiger (réf.21097)
☐ N°58 : Chasse aux Scud pour les forces spéciales (réf.258)	☐ N°98 : Les tactiques des *Panzer* de l'*Afrika-Korps* (réf.21098)
☐ N°59 : *Qui a tué wittman ?* (réf.259)	☐ N°99 : Le Pacte de Varsovie (réf.21099)
☐ N°60 : KOVEL, la « Wiking » au combat (réf.260)	☐ N°100 : 100 ans de batailles de chars (réf.21100)
☐ N°61 : La motorisation de l'US army (réf.261)	☐ N°101 : Massacre aux portes de Berlin (réf.21101)
☐ N°62 : Les *Sturmtiger* au combat ! (réf.262)	☐ N°102 : La campagne d'Allemagne des 1re et 5e DB (réf.21102)
☐ N°63 : La *s.Pz.Jg-Abt. 521* sur la route de Stalingrad (réf.263)	☐ N°103 : Les tactiques des *Panzertruppen* (réf.21103)
☐ N°64 : *Panzer-Grenadier* - 1939/1945 (réf.264)	☐ N°104 : Bir Hakeim - Berceau de la France libre (réf.21104)
☐ N°65 : Les *Sturmgeschütz-Abteilungen* (réf.265)	☐ N°105 : Tiger en Ardennes (réf.21105)
☐ N°67 : Commander une *Panzer-Division* (réf.267)	☐ N°106 : Les tactiques des *Panzertruppen (P.3)* (réf.21106)
☐ N°68 : La bataille de Ponyri (réf.268)	☐ N°107 : Königsberg, dernier bestion en Prusse Ori.(réf.21107)
☐ N°69 : Ruhr 1945 - La fin de la *Wehrmacht* à l'ouest (réf.269)	☐ N°108 : Aix-la-Chapelle, 1944 (réf.21108)
☐ N°70 : « Reco », en pointe toujours ! (réf.270)	☐ N°109 : Arracourt, déluge de feu à Réchicourt (réf.21109)
☐ N°71 : 1945 - L'agonie de la *Panzerwaffe* à l'Est (réf.271)	☐ N°110 : Le char est-il mort ? (réf.21110)
☐ N°72 : Chars & débarquements - Succès et échecs (réf.272)	☐ N°111 : Ukraine, six mois de chaos (réf.21111)
☐ N°73 : Bataille de Normandie : le rapport Guderian (réf.273)	☐ N°112 : Tiger I vs Tiger II / Lequel était le plus efficace ? (réf.21112)
☐ N°74 : Combattre à bord du Panther (réf.274)	
Nombre de numéros sélectionnés : ____ x 8.50€ =	€

TOTAL GLOBAL : *abonnements + hors-séries + anciens numéros* €

www.caraktere.com

ATTENTION :

Les stocks variant très vite, nous vous conseillons de visiter notre site internet afin de prendre connaissance des produits disponibles.

Bon de commande à retourner à :

CARAKTÈRE
Service abonnements
Résidence Maunier
3 120 route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence
FRANCE

Votre commande pourra vous parvenir sous plusieurs plis ; les délais de traitement et d'acheminement par La Poste varient de 6 à 20 jours.

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail : .....
Tél. .....

Merci de nous fournir un numéro de téléphone ou un email afin de pouvoir vous contacter en cas de rupture de stock.

Règlement :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Virement Swift
☐ Mandat postal
☐ Carte Bancaire :

Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés. Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

En raison de frais bancaires importants, nous acceptons uniquement les chèques d'agences bancaires domiciliées en France.

Due to high bank charges we shall accept checks only from french bank accounts

NOUVEAUTÉS

RETROUVEZ CERTAINS DE NOS TITRES EN VERSION NUMÉRIQUE

DÉJÀ DISPONIBLES :

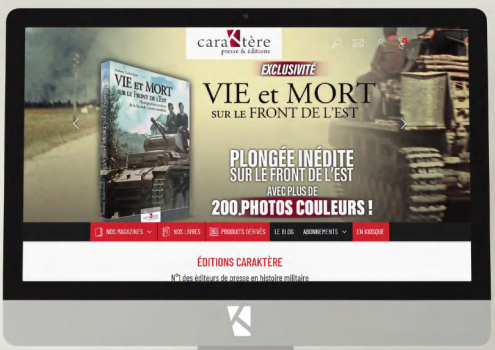
La Bataille de Marioupol
La guerre du désert
L'attaque du Samouraï

D'AUTRES TITRES SERONT ACCESSIBLES PROCHAINEMENT...

amazonkindle
Rakuten kobo
Google Play Books

NOTRE SITE INTERNET FAIT PEAU NEUVE !

RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE NOS COLLECTIONS DE LIVRES & MAGAZINES ; GÉREZ AUSSI VOS ABONNEMENTS DEPUIS UNE SEULE ET UNIQUE ADRESSE



CB MasterCard VISA
PayPal
Paiement par chèque
Virement Bancaire

WWW.CARAKTERE.COM

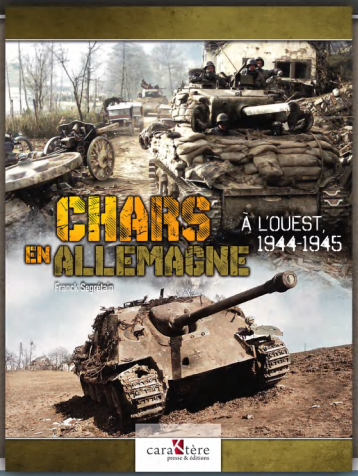
HOBBYLITHO

PROCHAINS LIVRES DES ÉDITIONS

caraktère presse & éditions

DISPONIBLES PREMIER TRIMESTRE 2023

CHARS EN ALLEMAGNE



LE MIL MI-24 HIND LE CHAR VOLANT

LES 10 PLUS GRANDES BATAILLES DE CHARS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

POUR PASSER VOTRE COMMANDE :

Par téléphone au +33 (0)4 42 21 06 76
Par email : contact@caraktere.com
Sur notre site internet : www.caraktere.com